
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de construction de l'axe McConnell-Laramée
entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne
sur le territoire de la Ville de Hull
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-383

6 novembre 2001

Table des matières

INTRODUCTION	1
1. PRÉSENTATION DU DOSSIER	1
1.1 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET	1
1.2 CONTEXTE	2
1.3 HISTORIQUE DU DOSSIER ET DOCUMENTS DÉPOSÉS	5
1.4 PARTICIPATION À L'EXAMEN DU DOSSIER	10
1.5 INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUES	10
2. JUSTIFICATION ET PROBLÉMATIQUE	11
2.1 PARC DE LA GATINEAU	11
2.2 SECTEUR LARAMÉE	11
3. ANALYSE DU PROJET	11
3.1 LE SECTEUR DANS LE PARC DE LA GATINEAU	11
3.1.1 Description du milieu	12
3.1.2 Les variantes de tracé	12
3.1.3 Les impacts et mesures d'atténuation	15
Le milieu terrestre	15
Le milieu aquatique	16
3.2 LE SECTEUR LARAMÉE	18
3.2.1 Description du milieu	18
3.2.2 L'analyse de tracés	18
3.2.3 Les impacts et mesures d'atténuation	19
4. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION	28
4.1 CONSULTATION INTERMINISTÉRIELLE	28
4.2 CONSULTATION PUBLIQUE DU BAPE	31
5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	31

FIGURES ET TABLEAUX

FIGURE 1 - AXE McCONNELL-LARAMÉE	3
FIGURE 2 - GÉOMÉTRIE DU CONCEPT PROPOSÉ EN MILIEU URBAIN	4
FIGURE 3 - VARIANTES DE TRACÉ.....	13
FIGURE 4 - VARIANTE 2 MODIFIÉE	14
FIGURE 5 - SIMULATION DE L'AMBIANCE SONORE ACTUELLE.....	24
FIGURE 6 - SIMULATION DE L'AMBIANCE SONORE APRÈS ATTÉNUATION POUR 2011	25
TABLEAU 1- COMPOSANTES VALORISÉES TOUCHÉES PAR CHAQUE VARIANTE DU TRACÉ.....	17
TABLEAU 2 - SOMMAIRE DE LA PERFORMANCE ET DES COÛTS DES OPTIONS.....	20
TABLEAU 3 - NIVEAUX DE BRUIT AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS ET IMPACT RÉSULTANT SUITE À LA MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTÉNUATION	27

INTRODUCTION

L'analyse environnementale, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à déterminer l'acceptabilité environnementale d'un projet. Elle permet d'établir, sur la base des informations fournies par l'initiateur, si le projet est justifié, si la solution retenue est celle de moindre impact et si les impacts engendrés sont acceptables sur le plan environnemental.

La présente analyse environnementale porte sur le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne sur le territoire de la Ville de Hull. Le ministère des Transports (MTQ) en est l'initiateur mais la Commission de la capitale nationale (CCN) du gouvernement fédéral et Transports Canada en sont des partenaires dans le cadre de l'*Entente sur le réseau routier du Québec*.

La première section du rapport inclut une présentation sommaire du projet, le contexte de ce projet, un bref historique du cheminement du dossier dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, une énumération des documents transmis dans le cadre de l'étude d'impact, la présentation des organismes consultés ainsi que les étapes réalisées de la période de consultation publique. Dans la deuxième section, on rappelle brièvement la justification et la problématique dans les deux secteurs du projet. La troisième section est consacrée à l'analyse du projet et de ses impacts pour le secteur dans le parc de la Gatineau et le secteur Laramée en milieu urbanisé. La quatrième section mentionne les résultats des consultations interministérielles et les constatations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Enfin, le rapport est complété par la conclusion et les différentes recommandations quant aux modalités de réalisation du projet.

1. PRÉSENTATION DU DOSSIER

Ce projet s'inscrit dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et, de ce fait, bénéficie d'une consultation élargie à plusieurs organismes. Cette section expose le projet, l'historique du dossier, les documents déposés et les organismes consultés dans le cadre de la procédure.

1.1 Présentation sommaire du projet

Le projet consiste en la construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne sur une longueur totale de 3,3 km sur le territoire de la Ville de Hull. Le projet peut être décrit selon deux sections (Figure 1).

La première section, en milieu urbain, s'étend sur une longueur de 1,2 km entre l'autoroute 50 et la promenade du lac des Fées. Il s'agit d'un boulevard urbain paysager dont la vitesse permise sera de 50 km/h. Cette section comprend deux chaussées de deux voies par direction, séparées par un terre-plein central, l'emprise varie de 60 m à 70 m. Trois carrefours giratoires sont prévus

aux intersections du futur boulevard Laramée et du boulevard Saint-Joseph et des rues Demontigny et Labelle et un quatrième carrefour giratoire est prévu à l'intersection du boulevard Saint-Joseph et de la rue Montcalm. Certaines rues actuelles seront aménagées en cul-de-sac ou en U. Plusieurs traverses piétonnes sont prévues dont certaines avec feux pour piétons, de même qu'un passage dénivelé vis-à-vis la rue Davies. Il y aurait quelques écrans acoustiques du côté sud alors que des buttes sont proposées du côté nord (Figure 2).

La deuxième section est située à l'intérieur du parc de la Gatineau sur une longueur de 2,1 km entre la promenade du lac des Fées et le chemin de la Montagne. Il s'agira d'une route à deux chaussées de deux voies par direction, séparées par un terre-plein central. La vitesse permise sera de 70 km/h. Il y aura aménagement de bretelles de raccordement à la promenade de la Gatineau. On prévoit construire une structure pour enjamber le milieu sensible du ruisseau des Fées ainsi qu'un viaduc pour la promenade de la Gatineau.

1.2 Contexte

Le projet s'insère dans le cadre du projet de l'axe McConnell-Laramée-Saint-Laurent sur le territoire des villes d'Aylmer et de Hull. Ce projet date des années soixante et origine de discussions et de négociations entre divers organismes politiques, régionaux et municipaux visant l'élaboration d'un axe est-ouest important dans la région. L'orientation générale de cet axe a été inscrite en 1972 dans l'*Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la région de la capitale nationale*. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) se porte acquéreur de l'emprise de la future artère entre le ruisseau de la Brasserie et la promenade du lac des Fées en 1973 et celle-ci est complètement dégagée des immeubles qui l'occupaient en 1975.

Le tronçon Saint-Laurent jusqu'au ruisseau de la Brasserie a été autorisé avant l'entrée en vigueur du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Le tronçon McConnell jusqu'au chemin de la Montagne a déjà été autorisé (décret n° 857-90 du 20 juin 1990) et construit, sauf l'échangeur du chemin de la Montagne. Le décret n° 1082-94 du 13 juillet 1994 a aussi modifié des intersections du décret n° 857-90.

Un projet de route, avec des voies encaissées pour le tronçon Laramée, a déjà été autorisé par le décret n° 1446-91 du 23 octobre 1991 alors que le décret n° 12-95 du 11 janvier 1995 a modifié l'échangeur du chemin de la Montagne prévu aux décrets n° 857-90 et 1446-91 ; cependant, le MTQ ne l'a pas construit. Ce dernier tronçon était contesté par des citoyens et son coût était élevé (65 M\$) ; des études complémentaires étaient aussi à faire.

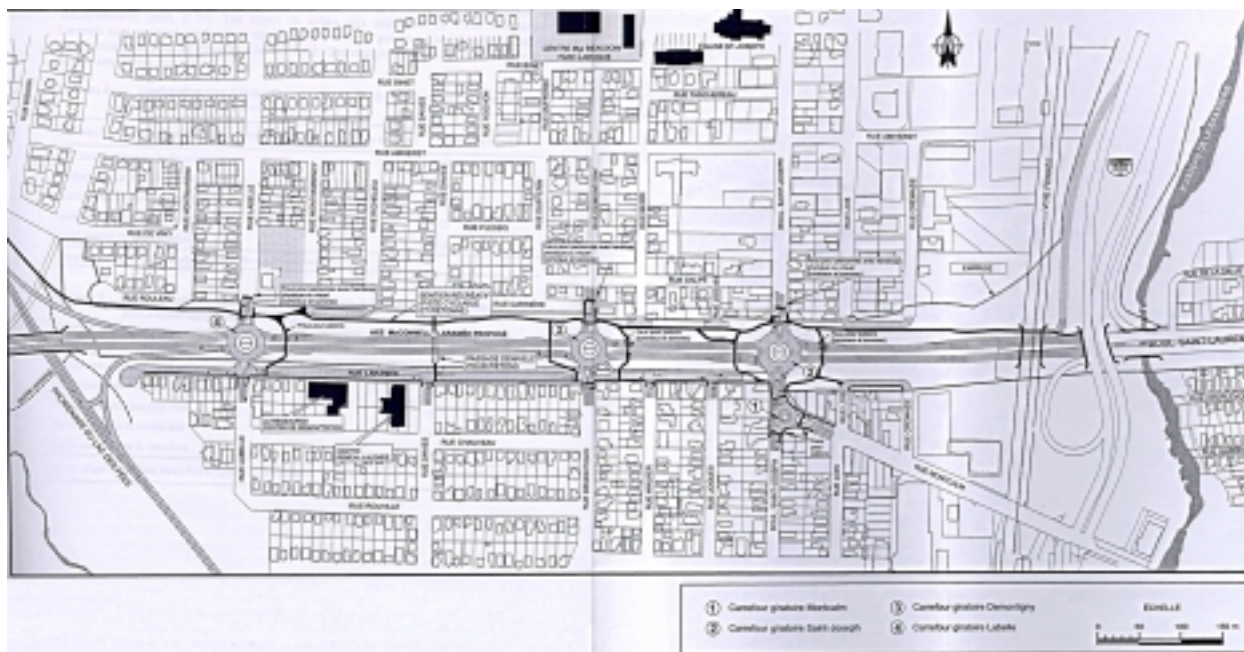
En 1995 entre en vigueur la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, à laquelle les sections non encore réalisées du projet original se trouvent désormais assujetties. Durant cette période, Transports Canada a remplacé la CCN à titre de gestionnaire de l'entente fédérale-provinciale sur l'amélioration du réseau routier.

FIGURE 1 - AXE MCCONNELL-LARAMÉE



Source : Tirée du rapport du BAPE n° 152, p. 5

FIGURE 2 - GÉOMÉTRIE DU CONCEPT PROPOSÉ EN MILIEU URBAIN



Source : Tirée du rapport du BAPE, p. 47.

En juin 2000, le MTQ a présenté au ministère de l'Environnement des rapports concernant un projet de route en surface et a demandé une simple modification du décret n° 1446-91 du 23 octobre 1991. Il est alors décidé qu'il s'agit là d'un nouveau projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Une nouvelle demande est donc faite ; l'étude d'impact déposée à l'appui de cette demande est alors constituée de l'étude d'impact de 1987 qui recommandait une route encaissée, des documents techniques préparés dans le cadre d'une modification de décret et de documents synthèse qui tentent de compléter le tout en justifiant une route en surface.

Cette approche a fait en sorte que les différentes étapes de la procédure n'ont pas été suivies comme à l'habitude.

L'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact du 17 janvier 2001 mentionne ainsi que le MTQ « n'a pas donné suite correctement ou avec suffisamment de détails à toutes les questions et commentaires... il est apparu possible de rendre publics les documents déposés, mais de demander au promoteur de fournir des réponses additionnelles avant le début d'une éventuelle audience publique ». Le mandat d'audience publique a été donné avant de recevoir les réponses en question.

Une mise en demeure adressée au ministre de l'Environnement et des demandes d'injonctions interlocutoires provisoire et permanente visant à suspendre le mandat d'audience publique et la procédure ont été faites. L'injonction interlocutoire provisoire n'a pas été accordée et il n'y a rien de nouveau concernant l'injonction permanente.

Dans une lettre et un mémoire au BAPE, la CCN considérait que toutes les options n'avaient pas été évaluées et mentionnait confier à un expert conseil le mandat d'en évaluer d'autres et que des inventaires supplémentaires seraient réalisés. De même, elle mentionnait souhaiter que le tronçon dans le parc soit un boulevard paysagé avec une vitesse de 70 km/h.

Le rapport du BAPE fait une liste d'observations, d'opinions, de remarques et de recommandations concernant ce projet. On y mentionne entre autres que des études additionnelles seraient nécessaires pour compléter le dossier, notamment en ce qui concerne le bruit, l'insertion dans le quartier, les inventaires écologiques dans le parc de la Gatineau et la détermination d'un tracé de moindre impact. Le gabarit de la route serait aussi à revoir, la vitesse devrait être réduite, le transport lourd serait à exclure, les carrefours giratoires devraient être implantés progressivement, etc.

Dans une lettre datée du 6 septembre 2001, M. Guy Chevrette mentionne que, après examen et analyse, les recommandations formulées dans le rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) peuvent être intégrées au projet, sauf celles concernant l'interdiction du trafic lourd et l'implantation graduelle des carrefours giratoires.

Compte tenu de priorités politiques, la consultation interministérielle sur l'acceptabilité du projet et l'analyse environnementale ont alors été menés dans un délai écourté.

1.3 Historique du dossier et documents déposés

D'une part, la liste suivante indique les principales étapes suivies par le projet autorisé en juin 1990 (décret n° 857-90) et octobre 1991 (décret n° 1446-91) :

- Envoi de l'avis de projet par le ministère des Transports (11 novembre 1983).
- Émission de la directive finale par le ministre de l'Environnement (9 août 1984).
- Envoi par le ministère des Transports de l'étude d'impact sur l'environnement au ministre de l'Environnement (23 décembre 1987).
- Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact par le MENVIQ (15 juin 1988).
- Tenue d'une audience publique par le BAPE (octobre et novembre 1988).
- Dépôt du rapport du BAPE au ministre de l'Environnement (10 février 1989).
- Délivrance du décret n° 857-90 pour la réalisation de la partie du projet entre le chemin de la Montagne et la route 148 à Aylmer (20 juin 1990).

- Rapport du comité de travail sur le tronçon Laramée (21 février 1991).
- Délivrance du décret n° 1446-91 pour la réalisation de la partie du projet entre le chemin de la Montagne et la jonction de l'autoroute 550 (23 octobre 1991).
- Délivrance d'un certificat d'autorisation par le MEF pour la réalisation de la partie du projet entre le chemin de la Montagne et le futur boulevard Deschênes (15 mai 1992).
- Délivrance d'un certificat d'autorisation par le MEF pour la réalisation de la partie du projet entre le futur boulevard Deschênes et la route 148 à Aylmer (30 novembre 1993).
- Délivrance du décret n° 1082-94 concernant la modification du décret n° 857-90 relatif à la partie du projet entre le chemin de la Montagne et la route 148 à Aylmer et visant l'ajout d'intersections et de rues (13 juillet 1994).
- Délivrance du décret n° 12-95 concernant la modification des décrets n°s 857-90 et 1446-91 relatifs au projet de construction de l'axe Saint-Laurent / Laramée / McConnell à Aylmer et Hull et visant la modification d'un échangeur (11 janvier 1995).
- Délivrance d'un certificat d'autorisation par le ministère de l'Environnement pour la réalisation de la partie du projet concernant le viaduc de voie ferrée et la décontamination de terrains (18 décembre 1998).
- Délivrance d'un certificat d'autorisation par le ministère de l'Environnement pour la réalisation de la partie du projet concernant la construction de la bretelle « C » (10 juin 1999).
- Interruption de la construction de la bretelle de raccordement (juillet 1999).
- Envoi par le ministère des Transports, pour information préalable, d'une analyse de la valeur pour préciser le concept envisagé d'une éventuelle modification (2 décembre 1999).
- Annonce publique de modifications au projet dans le secteur Laramée par le ministre des Transports (mai 2000).
- Envoi de lettres de la part de regroupements de citoyens demandant la tenue d'une audience publique et la reprise de la procédure habituelle d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (juin et juillet 2000).
- Envoi par le ministère des Transports d'une demande de modification au décret de 1991 (28 juin 2000).

D'autre part, le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le nouveau projet dans le cadre de la procédure.

DATE	ÉVÉNEMENT
2000-06-28	Envoi par le ministère des Transports d'une demande de modification du décret n° 1446-91 accompagnée de documents techniques
2000-09-29	Lettre du sous-ministre adjoint aux Évaluations environnementales et à la Coordination du ministère de l'Environnement avisant l'initiateur de projet que les modifications apportées au projet ont été jugées importantes et constituent un nouveau projet. Il est mentionné également que la demande du 28 juin 2000 constitue l'avis de projet prévu par l'article 31.2 de la LQE
2000-10-04	Envoi de la directive par le ministre de l'Environnement.
2000-10-06	Début de la consultation interministérielle sur la recevabilité des documents.
2000-10-27	Lettre de l'initiateur avisant le ministère de l'Environnement que les documents transmis depuis le 28 juin 2000 répondent aux spécifications énoncées dans la directive. Ainsi, cette lettre constitue le dépôt officiel de l'étude d'impact
2000-10-24	Fin de la consultation sur la recevabilité des documents.
2000-11-01	Transmission à l'initiateur des questions et commentaires du ministère de l'Environnement sur l'étude d'impact
2000-12-11	Envoi par l'initiateur d'un addenda à l'étude d'impact contenant les réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement.
2000-12-28	Réception du résumé de l'étude d'impact
2001-01-17	Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-02-06 au 2001-02-27	Autre consultation interministérielle sur la recevabilité des documents
2001-02-16	Transmission de détails sur les questions complémentaires par des précisions sur l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-02-06 au 2001-03-23	Période d'information et de consultation publiques
2001-03-12 au 2001-07-12	Période du mandat d'audience publique
2001-03-22	Réponse du MTQ à la 2 ^e série de questions
2001-04-23	Lettre et mémoire de la CCN indiquant l'analyse d'autres options et des inventaires à venir
2001-08-02	Rapport du BAPE rendu public
2001-09-06	Lettre du ministre des Transports concernant un nouveau tracé
2001-10-26 au 2001-11-02	Consultation interministérielle sur l'acceptabilité du projet
2001-10-26 au 2001-11-06	Réception de documents complémentaires de la part de l'initiateur

Pour l'étude de son projet, l'initiateur a déposé au ministère de l'Environnement (MENV) les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, Rapport principal*, par Roche, décembre 1987 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement, Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell, Dossier cartographique*, par Roche, décembre 1987 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation environnementale de site, Phases I et II, Boulevard St-Laurent-Laramée, Hull, Secteur de DeMontigny au Lac des Fées, Rapport final*, par Les Laboratoires Gatineau inc., juin 1998 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de caractérisation des sols et du roc, Boulevard Saint-Laurent-Laramée, Hull, Secteur de DeMontigny au Lac des Fées, Rapport final*, par Les Laboratoires Gatineau inc., juin 1998 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell-Laramée, Rapport d'étude, version finale*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. et Roche Deluc, mai 1999 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Direction de l'Outaouais (1999). *Analyse de la valeur, Axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, Tronçon Saint-Laurent – de la Montagne, Rapport final*, juin 1999 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée, Contrat N° 6600-72-GA01, Étude de faisabilité de carrefours giratoires, Rapport final*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 15 juin 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Rapport d'évaluation environnementale*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 20 juin 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée, Rapport sur la consultation publique*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., juin 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée, CONFIDENTIEL, Inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau, rapport final*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., juin 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Étude des impacts sur l'avifaune*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 20 juillet 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Étude de l'habitat du poisson*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 15 septembre 2000 ;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 30 novembre 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Rapport d'évaluation environnementale, Résumé*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 15 décembre 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Axe McConnell-Laramée, Avis de recevabilité, Réponses à la 2^e série de questions*, mars 2001 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre de M. Guy Chevrette, ministre des Transports, à M. André Boisclair, ministre de l'Environnement, concernant des commentaires aux conclusions du BAPE*, 6 septembre 2001 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Axe McConnell-Laramée, Inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau (printemps 2001), CONFIDENTIEL*, juillet 2001, par André Legault, Consultant en environnement ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Axe McConnell-Laramée, Inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau (Été 2001), Rapport final, CONFIDENTIEL*, septembre 2001, par André Legault, Consultant en environnement ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Axe McConnell-Laramée, Inventaire de l'herpétofaune du parc de la Gatineau (printemps 2001), Rapport final*, juillet 2001, par André Legault, Consultant en environnement ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation de l'âge des pins blancs, Axe McConnell-Laramée / Secteur du parc de la Gatineau, Ville de Hull, Dossier No : 20-6672-8383-A*, mai 2001 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Inventaire de l'avifaune dans la zone d'étude du secteur du lac des Fées, parc de la Gatineau, année 2001*, juillet 2001 ;
- ENVIRONNEMENT ILLIMITÉ INC. *Axe McConnell-Laramée, Évaluation de l'habitat du poisson, Travaux 2001*, Présenté au ministère des Transports, juillet 2001 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Révision du tracé dans le parc de la Gatineau*, novembre 2001 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Complément aux commentaires du MTQ formulés suite aux conclusions du BAPE*, novembre 2001.

1.4 Participation à l'examen du dossier

Sous la responsabilité du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, l'examen du dossier a nécessité la consultation de la Direction régionale de l'Outaouais, de la Direction des politiques du secteur industriel (Service des lieux contaminés) et de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable du Ministère et la consultation des ministères et organismes suivants :

- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- le ministère de l'Industrie et du Commerce ;
- Tourisme-Québec ;
- Environnement Canada ;
- Pêches et Océans Canada ;
- la Société de la faune et des parcs du Québec.

Ces ministères et organismes ont été consultés en ce qui concerne la recevabilité du dossier et l'analyse environnementale du projet. Plusieurs questions et commentaires ont été formulés à cet effet.

1.5 Information et consultation publiques

La période d'information et de consultation publiques prévue à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement a eu lieu du 6 février au 23 mars 2001. Durant cette période, il y a eu plus de dix demandes d'audience publique.

L'audience publique s'est tenue du 19 au 22 mars et du 24 au 26 avril 2001. Plus de 40 mémoires ont été présentés par les associations et citoyens.

Le rapport du BAPE a été envoyé au ministre de l'Environnement le 10 juillet 2001 et il a été rendu public le 2 août. En bref, il conclut qu'un lien routier est justifié mais que le projet soit plus modeste et mieux intégré au quartier et que le trafic lourd soit banni du projet. De plus, des études additionnelles seraient nécessaires, entre autres, des études sur le climat sonore et sur l'environnement biophysique. Le tracé dans le parc ne serait pas de moindre impact et il faudrait un tracé plus au nord tout en questionnant la pertinence des bretelles d'accès. Le BAPE recommande aussi que le gouvernement du Québec ne délivre aucune autorisation avant que la décision ne puisse être prise par les deux paliers de gouvernement pour la section dans le parc.

2. JUSTIFICATION ET PROBLÉMATIQUE

2.1 Parc de la Gatineau

La nécessité de traverser le parc de la Gatineau a fait l'objet de beaucoup de discussions. Plusieurs ont mentionné que la vocation première de ce territoire était la conservation et qu'on devait en limiter le morcellement. Il y avait aussi crainte que la partie au sud du tracé soit abandonnée et perde sa vocation.

En 1987, il n'y avait pas de bretelles donnant accès directement à la promenade de la Gatineau. Dans le nouveau projet, de longues bretelles étaient initialement prévues ; le MTQ soulignait qu'il s'agissait d'une demande de la CCN. Celle-ci justifiait sa demande en mentionnant que son objectif principal était de simplifier l'accès des visiteurs au parc, ce qui soulagerait aussi les rues connexes.

2.2 Secteur Laramée

Vu l'expropriation du secteur en 1973, depuis ce temps, les documents de planification du transport ou de l'aménagement du territoire prévoient un axe routier est-ouest à cet endroit.

Cependant, ce qui est problématique, c'est la véritable justification et l'incertitude en ce qui concerne le type d'équipement nécessaire. Ainsi, en 1987, on justifiait une autoroute encaissée avec une vitesse de 100 km/h, car il devait s'agir d'une voie de transit et qu'on devait éviter les interférences avec le trafic local. Dans le document « Analyse de la valeur » de 1999, il est question d'un boulevard urbain paysager à 70 km/h sans transport lourd tandis qu'aujourd'hui on préconise un boulevard urbain avec carrefours giratoires limitant la vitesse entre 35 et 50 km/h et avec le transport lourd.

Dans ses dernières études, le MTQ ne fournit pas beaucoup d'explications, la justification semble acquise et on mentionne surtout que la justification a été présentée dans l'étude de 1987. Des données de circulation plus récentes soulignent une certaine saturation aux heures de pointe, mais il y a peu d'explications sur le choix de la solution à retenir.

Dans ce contexte, plusieurs craignent que le projet actuel soit une première phase pour une éventuelle autoroute déguisée. De plus, il semble difficile de concilier un lien multimodale en surface avec la vie d'un quartier résidentiel.

3. ANALYSE DU PROJET

3.1 Le secteur dans le parc de la Gatineau

On retrouve dans cette section une description sommaire du milieu, une analyse des variantes de tracé, une analyse par thème des impacts de cette section de route sur le milieu ainsi que les mesures d'atténuation.

3.1.1 Description du milieu

Cette section est évidemment un milieu naturel, on y retrouve donc plusieurs cours d'eau et zones humides dont des marais à Scirpe, à Wolffie et à Thypha. Quelques espèces floristiques désignées vulnérables ou menacées ou susceptibles de l'être sont aussi présentes. Plusieurs peuplements feuillus sont rencontrés mais il a été souligné la présence des très vieux pins blancs. Plusieurs espèces d'oiseaux ont leur refuge dans ce secteur dont une espèce rare et menacée, l'épervier de Cooper. Des castors et quelques espèces de poissons, mammifères, reptiles ou amphibiens fréquentent aussi l'endroit.

Malgré tout, cette section est traversée par une ligne d'énergie électrique et on y retrouve un ancien dépotoir.

3.1.2 Les variantes de tracé

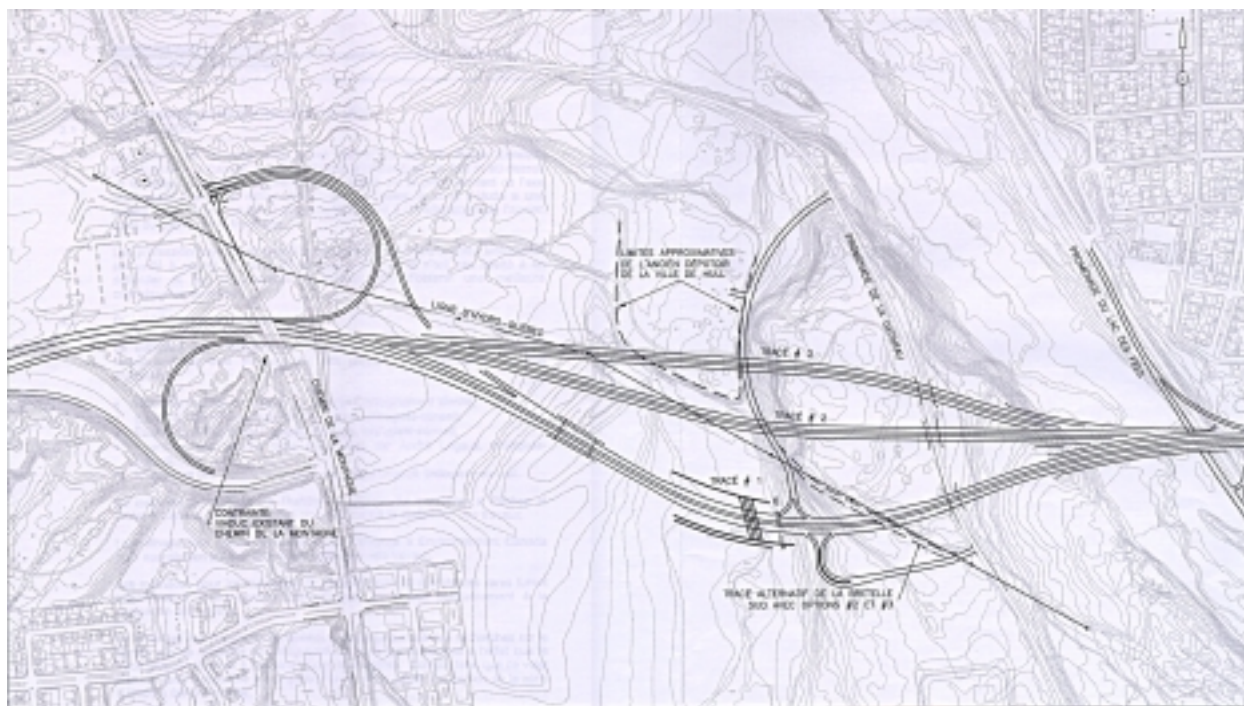
Dans son étude d'impact de juin 2000 intitulée « Rapport d'évaluation environnementale », l'initiateur ne présente pas d'analyse détaillée de comparaison entre diverses variantes de tracé pour le parc de la Gatineau. Il précise plutôt que l'étude d'impact sur l'environnement déposée par Roche en 1987 a retenu un tracé de référence. Il mentionne que ce tracé a été retenu conjointement par le MTQ et les autorités du parc et que ce tracé est depuis longtemps identifié dans le plan d'aménagement prévu du secteur du lac des Fées.

Initialement, il s'agissait d'une route de 2,1 km à deux chaussées de deux voies par direction, séparées par un terre-plein central variant de 5,4 m à 15,0 m. La vitesse permise était de 90 km/h à l'ouest de la promenade de la Gatineau et de 70 km/h entre les promenades de la Gatineau et du lac des Fées, pour assurer une transition avec le secteur urbain. De longues bretelles d'accès au parc étaient prévues à la promenade de la Gatineau. On prévoyait aussi construire une structure pour enjamber le milieu sensible du ruisseau des Fées, de même qu'un viaduc architectural aménagé pour la promenade de la Gatineau ainsi qu'un autre viaduc au-dessus de la partie ouest d'une branche du ruisseau Moore et de milieux sensibles (plantes rares ou menacées).

Lors de l'étape de l'analyse de recevabilité, le MENV a demandé à l'initiateur d'examiner la possibilité d'un tracé plus au nord afin d'éviter les zones humides affectées par le tracé retenu. Ainsi, l'initiateur a examiné trois variantes de tracé pour traverser le parc de la Gatineau. Ces variantes tiennent compte de diverses contraintes comme la présence de pylônes d'Hydro-Québec, l'alignement du viaduc sur le chemin de la Montagne, etc. Les variantes de tracé ont été présentées dans le document daté du 30 novembre 2000 et qui a pour titre « Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec ». (Figure 3) Dans ce document, l'initiateur fait une analyse comparative de ces trois tracés. Après analyse, l'initiateur maintient sa préférence pour le tracé 1 parce qu'il n'y a pas de gain environnemental au chapitre des milieux humides avec l'une ou l'autre des variantes, parce qu'il engendre des quantités moindres de déblais de roc et qu'il minimise la longueur du pont nécessaire pour traverser la vallée du ruisseau des Fées.

Cette analyse et ce choix de tracé ne sont pas partagés par la commission du BAPE. En effet, la commission n'est pas d'accord avec le choix de la variante 1 qui est justifié surtout par l'étude de 1987. La commission est d'avis que l'initiateur devrait procéder à des inventaires fauniques et floristiques avec tout le sérieux que cela commande dans ce secteur et recherche ensuite un tracé où les valeurs écologiques seraient moins affectées. Cette exigence pour compléter les inventaires, a également été demandée par le MENV dans le document intitulé « Précisions sur l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact » du 16 février 2001. La commission souligne, dans son rapport, que le tracé 3 présente un bon point de départ pour la définition d'un tracé de moindre impact qui pourrait s'adapter aux résultats des inventaires.

FIGURE 3 - VARIANTES DE TRACÉ



Source : Tirée de l'étude d'impact du MTQ

Ainsi, l'initiateur a présenté dans son document intitulé « Révision du tracé dans le parc de la Gatineau » de novembre 2001, un nouveau tracé qu'il identifie « variante 2 modifiée » (Figure 4). Cette variante a été développée après les inventaires biophysiques du milieu et après avoir acquiescé à la demande de la Commission de la capitale nationale de réduire le critère de conception afin de permettre l'implantation d'une route dont la vitesse affichée est de 70 km/h. Ce nouveau critère a permis plus de flexibilité pour l'insertion de courbes dans le tracé. Ainsi,

comme le mentionne l'initiateur, il est devenu plus facile de tenter d'éviter des zones sensibles au plan environnemental.

L'initiateur a donc fait une analyse comparative du tracé 2 modifié avec les trois autres tracés et, à la suite de cette analyse, il conclut que cette nouvelle variante est celle qui présente le meilleur potentiel d'intégration à son milieu récepteur. En effet, selon cette évaluation, la variante 2 modifiée est celle qui affecte la plus petite superficie de composantes valorisées. Ce tracé évite une aire de concentration de plantes à statut précaire, passe en marge du marais à Wolffie ainsi que d'une autre zone humide et permet à la bretelle d'accès sud à la promenade de la Gatineau d'éviter le nid de l'Épervier de Cooper. De plus, il maximise le passage dans les zones de valeur écologique moindre (friches et surfaces gazonnées).

FIGURE 4 - VARIANTE 2 MODIFIÉE



Source : Tirée de l'étude d'impact du MTQ

Cependant, malgré que ce nouveau tracé soit le meilleur parmi les trois autres, il n'en demeure pas moins qu'il empiète encore dans le marais à Wolffie et dans un milieu humide créé par un barrage de castors. Il faudrait autant que possible éviter ce remblayage. Toutefois, il faut souligner que le déplacement du tracé plus au nord, pourrait empiéter davantage dans l'ancien dépotoir et qu'un tracé à cet endroit risque de causer d'autres problèmes. En effet, étant donné la faible capacité portante de ces déchets, l'initiateur pourrait être obligé d'enlever ces résidus. Or, les spécialistes dans le domaine des lieux d'enfouissement sanitaire ne recommandent pas de sortir ces déchets à cause des problèmes d'odeur qui surviendront lors de ces travaux. Les

mauvaises odeurs peuvent survenir dans les secteurs résidentiels de Laramée et du chemin de la Montagne. Une caractérisation préliminaire soulignait que le site serait contaminé par des hydrocarbures pétroliers. Il est préférable de laisser ces déchets sur place et ne pas les déranger parce qu'un remaniement risque de changer les composantes chimiques de ces déchets et de provoquer ainsi plus de nuisances. Le BAPE recommande la caractérisation de ce dépotoir et sa restauration, si nécessaire.

Nous croyons cependant, que sur le principe d'aucune perte d'habitat, le tracé 2 modifié devrait être bonifié afin d'éviter le remblayage dans ce marais. Avec une localisation précise à la suite des relevés d'arpentage, il sera peut-être possible d'éviter le tracé dans le dépotoir.

La question de l'accès au parc de la Gatineau a aussi été abordée. Dans les documents complémentaires, le MTQ a présenté sommairement quelques options étudiées dont l'accès par la rue Gamelin Est, un échangeur à mi-chemin entre la promenade de la Gatineau et le chemin de la Montagne, etc. Ces autres options ne répondraient pas au besoin de la CCN.

3.1.3 Les impacts et mesures d'atténuation

Les principaux impacts biophysiques imputables à la construction et à l'entretien de cette section de route se retrouvent sur les milieux terrestre et aquatique. Il est à noter qu'il y a peu de détails en ce qui concerne les impacts de la phase de construction sur les divers milieux ; de même, les impacts des sels de déglacage ou autres produits ne sont pas vraiment documentés.

Le milieu terrestre

L'essentiel des impacts sur cette composante est la perte permanente de couvert végétal dans les secteurs boisés. Le déboisement se réalisera sur près de 6,4 hectares. Les peuplements forestiers touchés par le projet sont les suivants : érablières à feuillus d'essences tolérantes ainsi que des feuillus d'essences tolérantes avec résineux.

Pour s'assurer que le déboisement se limite à ce qui sera strictement nécessaire, les mesures suivantes seront à mettre en place :

- limiter le secteur à déboiser à la largeur nécessaire ;
- interdire l'implantation des aires d'emprunt ou des aires de rejet ;
- interdire la circulation de la machinerie à l'extérieur de l'emprise ;
- renaturaliser et reboiser à la fin des travaux les surlargeurs nécessaires aux fins des activités de construction.

En ce qui concerne la présence d'espèces végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, la nouvelle variante de tracé réduit les impacts directs à un seul spécimen touché soit le chêne bleu et à deux espèces de plantes (*Decodon verticillatus* et *Triosteum perfoliatum* var. *aurantiacum*). Ces plantes seront déplacées vers un milieu d'accueil favorable.

La création d'une trouée dans le couvert végétal créera un effet sur la végétation en bordure. Cela se fera sentir sur une longueur d'environ 250 m dans l'érablière mature située à l'est du chemin de la Montagne. Il aurait été préférable pour ce boisé d'intérêt (érablière de 70 ans) que l'initiateur propose une certaine compensation.

Le milieu aquatique

Les travaux de construction (déboisement, décapage, remblais et déblais) risquent d'entraîner l'apparition de phénomènes d'érosion et apporter des sédiments vers les plans d'eau. Bien sûr, on prévoit des mesures de stabilisation et de renaturalisation pour ces secteurs. De plus, on prévoit, en période d'exploitation, que les eaux de drainage s'écoulant vers le ruisseau des Fées seront interceptées et dirigées vers le réseau d'égout pluvial situé en milieu terrestre afin de minimiser l'introduction d'eaux contaminées par les déglaçants dans le ruisseau. L'initiateur ne prévoit pas de mesures semblables dans le secteur du marais à Wolffie. Une exigence semblable devrait être imposée dans le décret, c'est-à-dire que les eaux de drainage de la route devraient être interceptées afin de ne pas se déverser dans le marais à Wolffie. Ce milieu humide sensible devrait être épargné du ruissellement des eaux contaminées par les déglaçants.

Malgré que les travaux à l'extrémité nord du marais à Wolffie semblent se faire avec une faible incidence et que, selon une évaluation préliminaire, seulement 3 % de la superficie du marais serait affectée par du remblayage (Tableau 1), il reste que ce milieu doit être protégé et que l'on doit autant que possible éviter le remblayage dans ce marais.

Le site de traversée du ruisseau des Fées constitue un habitat d'alevinage et d'alimentation pour plusieurs espèces de poissons. Ce site représente donc une vulnérabilité élevée mais la perte d'une faible superficie d'habitat n'est pas susceptible d'affecter de façon importante la productivité ichtyenne générale du milieu. Les principales mesures que l'on propose sont les suivantes :

- limiter la superficie des pertes d'habitat engendrées par les travaux ;
- restreindre les travaux en dehors de la période comprise entre le 15 avril et le 31 juillet ;
- interdire la circulation de la machinerie dans le milieu aquatique ;
- procéder à la stabilisation des talus le plus rapidement possible.

Enfin, soulignons que l'implantation de la route entraînera des pertes ou une modification d'habitat pour l'avifaune, principalement au niveau de la vallée du ruisseau des Fées et du marais à Wolffie. Pendant la construction, le dynamitage risque d'affecter certaines espèces d'oiseaux. Cependant, le dérangement provoqué par l'utilisation de la route ne devrait pas affecter les espèces d'oiseaux aquatiques. On note que seul la buse à épaulettes pourrait être dérangée aux heures les plus achalandées, mais cela ne devrait pas se répercuter sur son utilisation du secteur ou sa reproduction.

La principale mesure d'atténuation applicable à l'avifaune consiste à autoriser le déboisement entre le 1^{er} octobre et le 1^{er} février. On propose également de faire un suivi après les travaux sur la nidification de l'épervier de Cooper et de la buse à épaulettes.

TABLEAU 1
COMPOSANTES VALORISÉES TOUCHÉES PAR CHAQUE VARIANTE DU TRACÉ

#	Identification	Variante 1 (m ²)	Variante 2 (m ²)	Variante 3 (m ²)	Variante 2 modifiée (m ²)
A	Marais à <i>Typha</i>	0	0	0	0
B	Aire d'habitat vulnérable pour les poissons	0	0	0	0
C	Aire de concentration de plantes à statut précaire	24 345	25 949	26 314	15 486
D	Étang à castors	0	0	0	0
E	Marais à <i>Wolffie</i>	3 033 ⁽¹⁾	5 065 ⁽¹⁾	2 281 ⁽²⁾	2 085 ⁽²⁾
F	Aire de concentration de plantes à statut précaire	9842	0	0	0
G	Milieu humide	0	3 781 ⁽²⁾	199 ⁽²⁾	3 305 ⁽²⁾
H	Milieu humide	5 901	0	0	0
I	Prucheraie	9 629	156	0	0
J	Mare forestière temporaire	0	0	1 649	0
K	Vallée du ruisseau des Fées	7 495 ⁽³⁾	10 016 ⁽³⁾	10 016 ⁽³⁾	8 647 ⁽³⁾
L	Abords de la vallée du ruisseau des Fées	1 587	1 762	1 762	1 762
M	Marais à <i>Typha</i>	0	0	0	0
	Dépotoir	0	0	6 484	3 569 ⁽²⁾
	Superficie totale	61 832	46 729	48 705	34 854

NOTES

- (1) : La zone est franchie par un viaduc – les superficies sont surestimées
- (2) : La zone est franchie dans un secteur où les limites sont imprécises. L'estimation des superficies sera modifiée lors de l'étape des plans et devis
- (3) : La zone est franchie par un pont – les superficies sont surestimées

3.2 Le secteur Laramée

On retrouve dans cette section une description du milieu, l'analyse de tracés et les impacts et mesures d'atténuation.

3.2.1 Description du milieu

Ce secteur est en milieu urbanisé. Sur la rue Laramée, les bâtiments sont en majorité des résidences de 2 étages ayant une cinquantaine d'années et il y a quelques commerces, tandis que sur le boulevard Saint-Joseph, c'est commercial. Quelques établissements publics sont aussi présents dont un centre pour adultes, un centre de réadaptation pour handicapés, des écoles primaires, une garderie, l'UQAH... Il y a aussi deux parcs dont l'un dans l'emprise de la route. À l'est du boulevard Saint-Joseph, le secteur est mixte.

3.2.2 L'analyse de tracés

Dans le dossier, il n'y a pas d'analyse de tracé ; le MTQ se limite au tracé déjà exproprié en 1975.

Dans la partie du dossier datant de 1987, on présente rapidement trois (3) solutions :

- **Autoroute avec voies encaissées** (100 km/h), comportant trois voies encaissées dans chaque direction, deux voies d'accès et quatre voies de service en surface. Des viaducs à niveau étaient prévus au-dessus des voies encaissées ainsi qu'une passerelle piétonne.
- **Autoroute avec voies semi-encaissées** (100 km/h), comportant des caractéristiques semblables à la précédente, mais avec des murs anti-bruit d'environ 2,5 m de haut et deux passerelles au-dessus du sol.
- **Boulevard urbain en surface**, comportant des intersections à niveau, des murs anti-bruit de 5 m de haut et deux passerelles au-dessus du sol, mais sans les deux voies d'accès.

Cette étude retenait la solution d'autoroute avec voies encaissées.

Cependant, l'analyse de la valeur de 1999 a analysé les solutions suivantes :

- **Boulevard urbain conventionnel** (50 km/h), comportant deux voies de circulation dans chaque direction avec accotements pouvant servir à des fins de transport collectif. Toutes les intersections sont à niveau et les surfaces à l'extérieur des chaussées sont engazonnées.
- **Boulevard urbain paysager** sans étagement à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph (70 km/h), comportant deux voies de circulation dans chaque direction avec accotements pouvant servir à des fins de transport collectif. Les intersections sont prévues avec les rues Labelle, Demontigny et le boulevard Saint-Joseph. Les rues, de part et d'autre, sont raccordées entre elles par les rues Laramée Nord et Sud. Les surfaces à l'extérieur des voies font l'objet d'un aménagement paysager (buttes, arbres et arbustes).

- **Boulevard urbain paysager** avec étagement à l'intersection avec le boulevard Saint-Joseph (70 km/h), comportant deux voies de circulation dans chaque direction avec accotements pouvant servir à des fins de transport collectif. Seules les intersections de la rue Labelle et Demontigny sont à niveau. À l'emplacement de l'étagement, les rues Laramée Nord et Sud sont reliées à l'axe McConnell-Laramée par des bretelles. Les surfaces à l'extérieur des voies font l'objet d'un aménagement paysager (buttes, arbres et arbustes).
- **Autoroute encaissée** (70 km/h) comportant deux voies de circulation dans chaque direction avec accotements pouvant servir à des fins de transport collectif. Les voies sont encaissées et des viaducs sont prévus aux intersections avec les rues Labelle et Berri ainsi qu'avec le boulevard Saint-Joseph. L'axe est relié à l'autoroute 50 par une superstructure. Des aménagements paysagers sont prévus sur les talus ainsi qu'entre les voies encaissées et les bretelles d'entrée et de sortie.

L'analyse de la valeur a permis de retenir l'option en boulevard urbain paysager avec des croisements à niveau (sans étagement) au boulevard Saint-Joseph et aux rues Labelle et Demontigny et elle recommandait d'y bannir le trafic lourd. L'autoroute encaissée apparaissait favorisée, mais son coût serait d'environ cinq fois celui du boulevard urbain retenu qui serait le moins cher (Tableau 2).

Finalement, dans les documents synthèse faits en 2000, c'est donc l'option retenue qui est analysée, mais on ajoute les carrefours giratoires et on maintient le trafic lourd. Il n'y a pas de comparaison détaillée entre l'autoroute encaissée déjà autorisée et le boulevard urbain paysager.

3.2.3 Les impacts et mesures d'atténuation

Étant en milieu urbanisé, les principaux impacts de ce tronçon se répercutent sur le milieu humain. Ils sont imputables à la construction, à l'exploitation et à l'entretien de cette section de route. On peut les regrouper selon leur influence sur les usagers de la route, sur le quartier bâti, sur le paysage et sur le climat sonore.

3.2.3.1 Les impacts durant la période de construction

La période de construction verra le chantier progresser de l'autoroute 50 vers l'ouest. Durant cette période, les activités suivantes devraient se dérouler : mobilisation de chantier, scarification, excavations, déblais et transport du mort-terrain, mise en place de diverses composantes (structures et services enfouis, sous-fondations et fondations, bordures et pavage, éclairage et signalisation/marquage, plantations et renaturalisation, mobilier urbain...).

Les principaux impacts découlant de ces travaux sont les suivants :

- Entraves et risques pour la circulation des piétons, des cyclistes et des automobilistes ;
- Émission de nuisances diverses durant les travaux (bruit, poussières, etc.) ;
- Manipulation de sols contaminés.

TABEAU 2
SOMMAIRE DE LA PERFORMANCE ET DES COÛTS DES OPTIONS

FONCTIONS	TRONÇON DE LA MONTAGNE/LAC-DES-FÉES		TRONÇON LAC-DES-FÉES/SAINT-LAURENT			
	Boulevard	Autoroute en surface	Boulevard urbain conventionnel	Boulevard urbain paysager sans étagement à Saint-Joseph	Boulevard urbain paysager avec étagement à Saint-Joseph	Autoroute encaissée
Assurer la circulation	735	1 029	809	809	1 029	1 029
Sécuriser la circulation	735	588	441	662	662	1 324
Gérer la demande	1 471	735	1 103	1 471	1 471	735
Relier la région	588	1 176	294	588	882	1 176
Relier les municipalités	0	0	0	0	0	0
Favoriser l'accès	353	176	529	441	397	265
Respecter l'Entente, le décret, le plan de transport	153	294	447	447	365	741
Maintenir la qualité de la vie	882	441	735	1 103	882	735
Maintenir les liens nord-sud	0	0	588	441	441	588
Pointage total	4 918	4 441	4 947	5 962	6 129	6 594
Coûts	18 147 000 \$	18 561 000 \$	6 475 000 \$	5 880 000 \$	9 725 000 \$	31 778 000 \$

Note : Un pointage égal à zéro indique que le critère n'a pas été évalué parce que jugé non pertinent ou non discriminant

Source : Ministère des Transports du Québec (1999)

Certaines mesures d'atténuation ont été prévues pour minimiser ces impacts, notamment la limitation des heures de travail. Les travaux devraient s'effectuer entre 7 h et 19 h.

Malgré tout, il y a peu d'informations concernant les impacts de travaux de construction et les mesures d'atténuation qui s'y appliquent. Il y a donc lieu d'encadrer davantage ces travaux d'autant plus qu'ils se situent en plein centre urbain composé de secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. De plus, le quartier est occupé par plusieurs personnes âgées qui demeurent à la maison durant la journée et il y a des écoles et des garderies.

Le bruit demeure une nuisance importante qui n'a pas été évaluée. Il pourrait donc être prévu que le MTQ prenne des mesures (écrans temporaires, etc.) pour minimiser la perturbation sonore créée durant les travaux dans le secteur résidentiel. La période des travaux est donc limitée à 12 heures et le niveau de bruit ambiant (L_{eq} (12 h)) ou le niveau 55 dB(A) L_{eq} (12 h) pourraient être proposés comme seuils à respecter car certains secteurs mixtes dépasseraient déjà le 55 dB(A) et le MTQ a déjà accepté cette approche dans le cas de la rue Notre-Dame à Montréal.

Le bruit ambiant sans travaux est représenté par un L_{eq} mesuré sur une période minimale de 12 heures et à au moins deux reprises (2 jours non consécutifs) avant le début des travaux de construction. Les résultats de la campagne d'échantillonnage du niveau de bruit ambiant devraient alors être transmis au ministre de l'Environnement avant le début des travaux de construction du secteur concerné. Un programme de suivi pourrait aussi être demandé.

3.2.3.2 Impacts de l'exploitation de la route

– Les usagers de la route

Pour les usagers motorisés (automobilistes, camionneurs, touristes, ...), tel que mentionné précédemment, le MTQ a évalué divers types de route, notamment selon leurs influences sur la fluidité de la circulation, la sécurité de ces usagers et leur bien-être. L'utilisation des carrefours giratoires a ainsi fait l'objet de beaucoup de discussions ; pour plusieurs intervenants dont le BAPE, des incertitudes demeurent autant en ce qui concerne son efficacité que sa sécurité. Les deux carrefours giratoires successifs sur le boulevard Saint-Joseph ont été bien questionnés. Le BAPE recommande d'ailleurs que l'implantation des carrefours giratoires se fasse progressivement, ce que le MTQ rejette. Un programme de suivi serait à envisager.

Plusieurs données de circulation ont été utilisées ainsi que certaines analyse origine-destination. Il n'en demeure pas moins que les modèles de prédiction ont leurs limites et il demeure des incertitudes sur l'augmentation et la distribution de la circulation, mais surtout sur la répartition future du trafic lourd. Le MTQ prévoit que 40 % du trafic lourd empruntera ce boulevard, mais ces prévisions ont souvent été remises en question. La possibilité d'interdire le trafic lourd sur cette artère a été d'un intérêt majeur d'autant plus que sa présence a une influence marquée sur les autres types d'impacts dont la sécurité des usagers non motorisés, l'effet de coupure de quartier, la modification de l'aspect visuel, l'augmentation du niveau sonore. Dans sa lettre du 6 septembre 2001, le ministre des Transports rejette de nouveau cette possibilité.

Pour les usagers non motorisés, cette artère crée une entrave importante à leurs déplacements. Plusieurs types d'usagers sont concernés, notamment les personnes âgées ou handicapées, les enfants, les étudiants, les cyclistes, les patineurs, ... La sécurité de ceux-ci a donc été un enjeu majeur d'autant plus que leurs déplacements ne sont pas toujours conciliables. Les divers aménagements dont les pistes multifonctionnelles, les traversées de route, les feux de circulation... ont donc été discutés amplement, autant en termes de méthodes d'exploitation, d'aménagement que de nombre. Le MTQ prévoit un sentier récréatif, un passage dénivelé pour les piétons et cinq traversées pour piétons dont trois avec des feux de circulation. Le choix entre un tunnel ou une passerelle aérienne n'a pas fait l'unanimité pour le passage dénivelé prévu. Il est aussi demeuré des incertitudes à ce sujet ; des études additionnelles ou des programmes de suivi sont à prévoir.

Ainsi, il faudrait s'assurer que les voies piétonnières seraient ouvertes à longueur d'année, que le temps de traversée aux feux de circulation soit maximisé et leur nombre suffisant. La piste multifonctionnelle devrait aussi être réévaluée pour séparer les piétons des patineurs et des cyclistes ; le MTQ a souligné que c'était possible. Le BAPE préconisait aussi que toutes les traversées soient munies de feux de circulation et qu'une étude sur le nombre de traversées de

piétons soit entreprise pour améliorer leur sécurité et les échanges de quartier ; le MTQ n'est pas d'accord avec ces constatations. Il y a donc lieu de demander un suivi de la situation.

– *Le quartier bâti*

L'effet de coupure de quartier est apparu évident avec l'implantation d'une telle infrastructure. On peut noter aussi que la configuration des rues actuelles va aussi être modifiée et que le nombre de routes transversales va être limité. Il a été identifié deux quartiers de part et d'autre de l'axe routier, soit le secteur Wright au nord et le secteur Saint-Jean-Bosco au sud. Toutefois, il faut noter que plusieurs institutions sont communes dont des écoles, les commerces, les parcs...

Le phénomène d'enclavement ou d'isolement d'un quartier demeure une préoccupation. Les déplacements des usagers du quartier (motorisés ou pas) sont déterminants.

Le volume de circulation sur cette artère, la présence du trafic lourd, l'aménagement de la route et des carrefours giratoires, le type d'écrans anti-bruit, l'aménagement paysage demeurent des éléments influençant la situation.

Des discussions ont aussi eu lieu en rapport avec la qualité de l'air des quartiers et l'influence de la route sur cet élément. La présence du trafic lourd a de nouveau été identifiée comme une source polluante. Le MTQ a fait certaines évaluations à l'aide de modèles mathématiques et a comparé ses résultats aux normes actuelles pour les sources fixes, car il n'y en a pas pour les sources mobiles. Ainsi, toutes ces normes seraient respectées. Le MSSS a demandé qu'un programme de suivi soit effectué.

Le choix du MTQ pour un boulevard urbain paysager avec carrefours giratoires et limitation de la vitesse à 50 km/h est sans doute un effort pour contrer ce problème. Cependant, cette solution est loin d'avoir convaincu les résidents.

– *Le paysage*

La route passe par-dessus la promenade du lac des Fées et par-dessus le ruisseau des Fées, pour se faire, un viaduc d'environ 270 m est nécessaire. Cette infrastructure ne passe pas inaperçue. Il y a donc lieu qu'une attention particulière soit portée à son architecture.

De même, l'ensemble du boulevard et l'enchaînement des carrefours giratoires constituent des éléments structurants d'importance.

Le MTQ a analysé la situation et a proposé un concept d'aménagement comprenant plusieurs volets dont l'un visant la circulation piétonne et cycliste, les aménagements pour fins d'atténuation des impacts visuels et les aménagements de mise en valeur.

Dans ce cadre, plusieurs mesures ont été proposées. Par exemple, il est question de talus de différentes hauteurs et ayant un profil ondulé, de plantations mixtes d'arbres feuillus et de conifères, de massifs arbustifs, l'aménagement de murs architecturaux et de plates-bandes inclinées.

L'aménagement paysager est une des mesures importantes pour minimiser les impacts du projet. La réalisation des modalités et des mesures d'atténuation en question est donc importante de même que l'efficacité de ces mesures ; la réalisation d'un programme de suivi est aussi nécessaire.

D'autre part, le BAPE a mentionné que l'esthétique des ouvrages et leur intégration au milieu étaient importantes. Ainsi, il a souligné la proposition qu'un concours d'art soit organisé pour le viaduc. Le MTQ semble aussi avoir cette préoccupation, il mentionne l'aménagement de murs architecturaux de style traditionnel. La participation ou la consultation des résidents pourrait donc être envisagée.

– *Le climat sonore*

Depuis l'audience publique, aucune information nouvelle n'a été présentée à ce sujet. Les constatations ou questions du BAPE demeurent donc sans réponse. Il est à souligner que le BAPE recommande de reprendre les études de bruit en y associant la population visée.

En effet, le bruit de la circulation est un enjeu important. Plusieurs données sont manquantes, autant pour l'évaluation du climat sonore actuel ou futur que pour l'évaluation des impacts du projet préconisé et de l'efficacité des mesures d'atténuation préconisées.

Dans le dossier, il y a l'étude de 1987 qui, pour déterminer le climat sonore existant, a utilisé 153 points de mesure par kilomètre carré selon 15 plans de coupe et pour une zone d'étude s'étendant sur environ 250 mètres de part et d'autre de la rue Laramée (entre les rues Delorimier et Amherst). Cependant, ces mesures ont été effectuées pour une période diurne normale, il manque ainsi des informations dont celles pour la période nocturne. Dans le décret n° 1446-91 du 23 octobre 1991, il était demandé de refaire une étude de bruit selon les méthodes habituelles, ce qui signifiait pour des périodes de 24 heures. Cette étude n'a pas été faite.

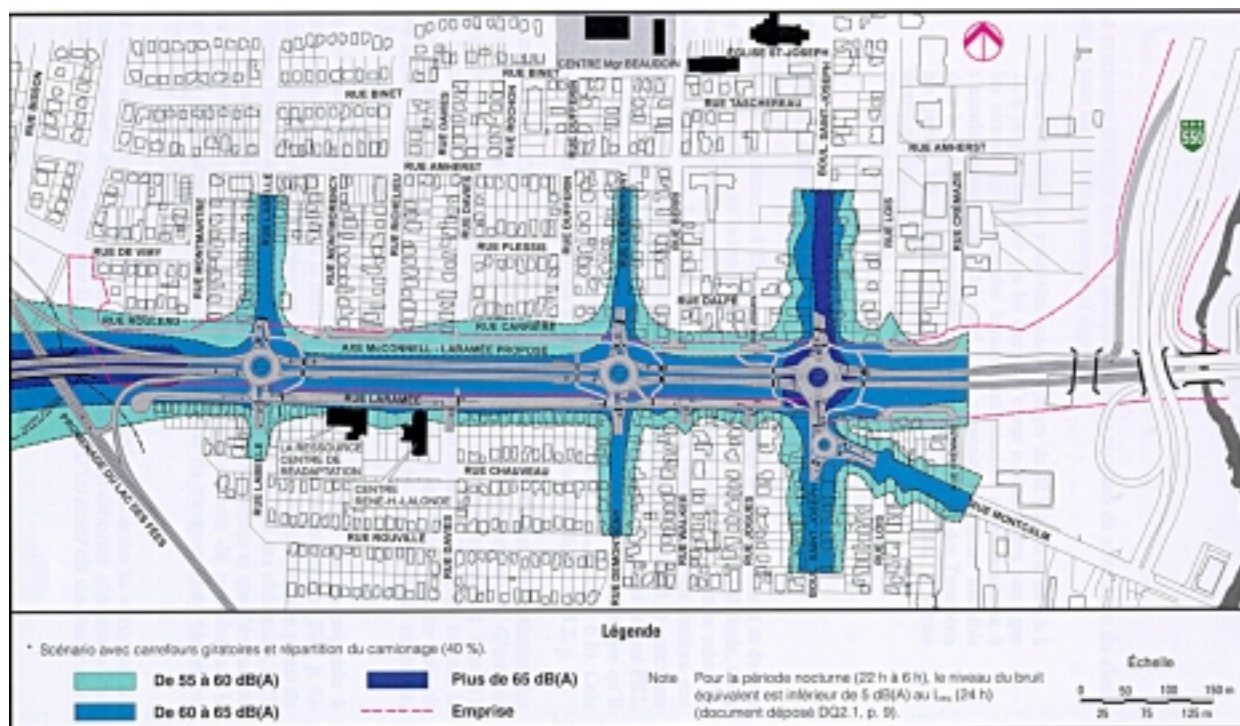
Dans l'étude de 2000 visant à mettre à jour et compléter les données, un échantillonnage de 11 points a été fait en bordure de l'emprise dont un seul point (50, rue Lois) a couvert 24 heures tandis que la plupart des autres sont sur une durée de 2 à 3 heures durant le jour. On constate aussi que certains de ces points se situent en face de commerces ou d'arrêts d'autobus. Une simulation du climat sonore actuel a été faite à partir de ces données (Figure 5). Pour être représentatifs, les points de référence dans les tableaux devraient aussi représenter certains secteurs plus calmes dont les cours arrière échantillonnées sur la rue Lois et la rue Jogues. Sur la rue Lois, on constate ainsi une différence de 7 dB(A) entre la cour arrière et la devanture de la maison.

Comment un si faible échantillonnage, en 2000, peut être représentatif de l'ensemble de la zone d'étude, et ce, pour des périodes de 24 heures ? Quelles sont la fiabilité et la représentativité des données de circulation utilisées pour la simulation ? On se questionne donc sur l'exactitude des résultats obtenus et sur la façon d'appliquer la méthode choisie.

La détermination avec exactitude du climat sonore actuel est d'autant plus importante du fait que c'est sur ces niveaux de bruit que le MTQ base sa *Politique sur le bruit routier* et fait reposer l'évaluation des impacts du projet futur ainsi que les diverses mesures d'atténuation à envisager. Cette approche nous apparaît discutable et n'obtient pas notre approbation. De plus, il est à noter que les résultats pour le climat sonore futur indiquent qu'un seul des points de référence est inférieur à 55 dB(A), soit la limite maximale reconnue par le MTQ comme acceptable.

En ce qui concerne l'évaluation du climat sonore futur, il est à remarquer qu'en plus de l'incertitude sur les données de circulation, la modélisation est faite sur une période de 10 ans (Figure 6). Dans le passé, des modélisations sur une période de 20 ans étaient faites. Vu les incertitudes sur un avenir de cet ordre, il serait sûrement préférable de modéliser l'impact sonore en fonction de la capacité de la route. Dans ce cadre, l'évaluation des impacts semble sous-évaluée.

FIGURE 6 - SIMULATION DE L'AMBIANCE SONORE APRÈS ATTÉNUATION POUR 2011



Source : Tirée du rapport du BAPE n° 152, p. 103

Lors de l'évaluation des impacts du projet, le MTQ a utilisé 17 sites de référence (Tableau 3) ; ce choix est aussi discutable d'autant plus que seulement 2 de ces sites ont fait l'objet d'un véritable échantillonnage et que ces données couvraient respectivement des périodes de 1 heure et 3 heures durant le jour ; de plus, aucun site ne représente une cour arrière où le niveau sonore est plus faible. Les résultats des évaluations et des mesures d'atténuation sont donc questionnables. À titre d'exemple, le seul point échantillonné pendant 24 heures, soit au 50, rue Lois, a été

mesuré à 52,5 dB(A) L_{eq} (24h) et il est situé à l'arrière du 57, rue Crémazie qui a été évalué à 59 dB(A) ; ainsi, l'impact du projet au 50, rue Lois ne serait pas une diminution du bruit comme évalué au 57, rue Crémazie mais serait plutôt une augmentation d'environ 5 dB(A), soit un impact moyen (selon la méthode du MTQ) nécessitant un écran. Il en serait de même dans la cour arrière du 67, rue Lois où l'écart serait d'environ 7 dB(A) d'où un impact plutôt fort et nécessitant un bon écran. Il est aussi surprenant de constater une diminution du niveau sonore, et ce, sans écran, dans les secteurs du 295 et du 333, rue Laramée puisque la rue Laramée sera toujours en opération, que le nouveau boulevard générera du bruit additionnel et que les 2 carrefours giratoires occasionneront sûrement plus d'achalandage dans le secteur. Le MTQ a mentionné ne pas avoir tenu compte de la future rue Laramée. De plus, l'augmentation du bruit due aux bretelles de la Promenade du lac des Fées n'a pas été prise en compte. D'autre part, on ne semble pas tenir compte des impacts sur le 2^e étage des maisons où se retrouvent habituellement les chambres à coucher ou les locataires.

L'évaluation des impacts du transport lourd est aussi associée à l'évaluation du climat sonore ; le MTQ a évalué la répartition du trafic lourd sur cette artère à 40 %. Cependant, la précision sur la variabilité des résultats semble indiquer encore une sous-évaluation de la situation.

De plus, une évaluation adéquate des impacts sur le climat sonore pour les 2 principales solutions en cause, soit l'option déjà autorisée avec voies encaissées et celle avec des voies en surface aurait sans doute été nécessaire pour clarifier la situation.

Ainsi, l'impact du projet sur les niveaux sonores demeure incertain et on ne peut valider que les mesures d'atténuation préconisées par le MTQ permettront de rendre acceptable cet impact. On ne peut accepter le projet comme tel.

Dans le cadre d'une autorisation du projet, il faudrait prévoir un seuil à respecter et exiger que les mesures d'atténuation adéquates soient mises en place. Ces mesures pourraient être des écrans anti-bruit de toutes sortes, mais aussi la possibilité d'isoler davantage les maisons concernées, de les exproprier ou de dédommager les propriétaires pour un changement de vocation de l'immeuble. L'interdiction du trafic lourd durant toute la journée ou seulement durant la soirée et la nuit pourrait aussi être à considérer. Évidemment, on ne connaîtrait pas, lors de l'adoption du décret, les impacts de telles mesures, entre autres sur le plan visuel.

Quel seuil utiliser ?

Des normes sont reconnues mondialement, tel que mentionné par le MSSS et le BAPE ; pour les secteurs résidentiels à l'extérieur, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) identifie le niveau 55 dB(A) L_{eq} (16 h) comme étant une gêne sérieuse durant la journée et le niveau 50 dB(A) L_{eq} (16 h) comme une gêne modérée tandis que le niveau 45 dB(A) L_{eq} (8 h) est gênant pour la nuit en l'associant aussi à un niveau maximum de 60 dB(A) L_{max} . L'approche utilisée distingue donc des seuils différents selon les périodes de la journée et les activités qui s'y font. L'OMS identifie aussi des seuils pour l'intérieur des résidences, ainsi le niveau 35 dB(A) L_{eq} (16 h) correspond à une gêne modérée durant la journée tandis qu'un niveau de 30 dB(A) L_{eq} (8 h) perturberait le sommeil ; les mesures d'atténuation comme l'isolation additionnelle des maisons interviennent donc à ce niveau.

TABLEAU 3 - NIVEAUX DE BRUIT AUX PREMIÈRES RANGÉES D'HABITATIONS ET IMPACT RÉSULTANT À LA SUITE DE LA MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTÉNUATION

LOCALISATION	SITUATION ACTUELLE	SITUATION PROJETÉE		
	Niveau sonore actuel	Niveau sonore	Impact résiduel	Écran requis
Côté nord				
6, rue Rouleau	50	55	Faible	2,5 m
18, rue Montmartre	54	56	Faible	2,5 m
11, rue Richelieu	52	54	Faible	3,5 m
10, rue Richelieu	52	55	Faible	3,5 m
52, rue du Chanoine-Carrière	51	55	Faible	2,5 m
59, rue Demontigny	54	58	Faible	3 m
68, rue Berri	55	57	Faible	2,5 m
69, rue Berri	55	58	Faible	2,5 m
67, rue Lois	59	60	Faible	1,5 m
Côté sud				
57, rue Crémazie	59	57	Diminution	Aucun
251, rue Laramée	64	60	Diminution	Aucun
255, rue Laramée	63	60	Diminution	Aucun
267, rue Laramée	63	62	Diminution	Aucun
281, rue Laramée	62	60	Diminution	Aucun
295, rue Laramée	62	61	Diminution	Aucun
333, rue Laramée	61	59	Diminution	Aucun
357, rue Laramée	58	60	Faible	1,5 m

Le niveau de bruit de 55 dB(A) L_{eq} (24 h) est un seuil aussi utilisé pour les secteurs résidentiels, notamment par la Société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL) et c'est le seul qui a été reconnu par le MTQ comme le seuil maximum acceptable. Il est plus facile à modéliser, mais il est plus global et permet moins une interprétation précise de la situation. C'est donc un compromis.

Le MTQ utilise aussi la notion d'un niveau de bruit ambiant actuel à respecter, s'il est plus élevé que 55 dB(A) L_{eq} (24 h) ; cette approche est discutable, car ça permet de dépasser le seuil qui est pourtant considéré comme le maximum acceptable. À la limite, ça signifie que le MTQ n'a pas à s'efforcer de régler un problème de bruit même si c'est possible de le faire. C'est d'ailleurs ce qu'il propose au sud du boulevard Laramée, car aucune mesure d'atténuation n'est prévue et le climat sonore dépasserait 60 dB(A) L_{eq} (24 h) à certains endroits, soit plus de 3 fois plus fort que le seuil acceptable. Ce serait donc un compromis très important à faire à cause de la situation d'incertitude dans laquelle se retrouve le dossier ; ne sachant pas quels niveaux les mesures d'atténuation peuvent atteindre. Pour se faire, il faut cependant que l'étude du climat sonore soit complétée pour être représentative et précise.

Le BAPE demandait une certaine participation du public lors de l'évaluation de l'impact sur le climat sonore ; il pourrait être proposé que les caractéristiques des écrans anti-bruit leur soient soumises.

Vu les incertitudes à ce propos, un programme de suivi additionnel doit aussi être demandé.

4. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION

4.1 Consultation interministérielle

Dans le cadre de l'analyse environnementale, les ministères et organismes ont été consultés et ont fourni les commentaires suivants :

- le ministère de la Culture et des Communications :

Il n'y avait aucun commentaire supplémentaire pour le volet patrimoine et archéologie.

- le ministère de la Santé et des Services sociaux :

Pour le climat sonore, on devrait respecter les recommandations de l'OMS, soit 55 dB(A) le jour et pour la nuit, 45 dB(A) incluant les étages supérieurs avec un niveau instantané maximum de 60 dB(A). Pour la sécurité, la proposition du BAPE visant les carrefours giratoires semble raisonnable. On doit éviter l'enclavement du quartier Saint-Jean-Bosco en facilitant les déplacements à pied et à bicyclette. Un suivi sur la qualité de l'air doit être effectué selon les recommandations de l'OMS. L'autorisation du trafic lourd rendra difficile le respect des conditions.

- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole :

Nonobstant les méthodes d'analyse employées, le projet apparaît acceptable. Il tient compte des préoccupations du Ministère.

- le ministère des Régions :

L'avantage de ce projet est le prolongement de l'autoroute 50 en direction Est-Ouest via un boulevard urbain, plus de facilité, plus de fluidité. Les traverses de piétons ont leur solution tout comme les carrefours giratoires. Il est important de réaliser des aménagements paysagers exceptionnels. Le moins possible de béton et de structures artificielles. Les traverses de piétons doivent être utilisables, nombreuses et sécuritaires pour les enfants. L'aménagement de la promenade du lac des Fées doit être en conformité avec les autorités fédérales.

- le ministère de la Sécurité publique :

Dans l'ensemble, le projet s'avère une solution positive en améliorant la fluidité de la circulation dans la région. Au chapitre de la sécurité des personnes, on devrait tenir compte des recommandations du BAPE concernant principalement l'interdiction du transport lourd et la réalisation d'une nouvelle étude sur le bruit.

- le ministère de l'Industrie et du Commerce :

Globalement d'accord avec les conclusions du BAPE, il n'a aucun commentaire particulier.

- Tourisme-Québec :

Il n'y a pas eu de commentaire.

- Environnement Canada :

Pour le gouvernement fédéral, l'étude n'est pas encore jugée recevable, aucun autre commentaire ne peut être fourni.

- la Société de la faune et des parcs du Québec :

Le tracé 2 modifié n'est pas satisfaisant en empiétant dans le marais à Wolffie et le milieu humide ; il devrait être plus au nord soit au sommet du talus. Les matériaux de remblai ne doivent pas atteindre ces habitats. Il est préférable d'être sur le dépotoir. Le nouveau tracé immédiatement à l'ouest de la promenade de la Gatineau doit demeurer. Les mesures d'atténuation doivent être respectées avec rigueur.

– le ministère de l'Environnement :

♦ la Direction régionale de l'Outaouais :

Le nouveau tracé exige une agression majeure dans un milieu humide et le marais à Wolfie, il constitue un impact inacceptable sur les milieux sensibles. Le tracé devrait passer à l'extérieur de ces zones sensibles, plus au nord. Les bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau constituent des intrusions importantes, l'utilisation d'un carrefour giratoire devrait être considérée pour réduire l'empiètement sur le milieu.

♦ la Direction de la conservation et du patrimoine écologique :

La nouvelle variante réduit les impacts à un seul spécimen (chêne bleu) en assumant que les travaux auront une incidence négligeable sur le marais à Wolfie. Les mesures d'atténuation pour deux espèces (*Decodon verticillatus* et *Triosteum perfoliaum* var. *aurantiacum*) font honneur au MTQ. La transplantation est acceptable dans le cas présent. Un boisé d'intérêt sera fragmenté, une certaine compensation serait souhaitable.

♦ la Direction des politiques du secteur industriel (Service des lieux contaminés) :

Si le tracé doit empiéter sur l'ancien dépotoir, les engagements du MTQ sont satisfaisants en ce qui concerne la caractérisation des sols et la gestion des matériaux. Toutefois, l'article 65 de la Loi interdit toute construction sur un dépotoir désaffecté à moins d'autorisation par le ministre de l'Environnement.

♦ la Direction des politiques du secteur municipal (Service de la gestion des matières résiduelles) :

Plusieurs commentaires sur les impacts du bruit ont été fournis et laissent entrevoir certaines faiblesses dans l'étude ; entre autres : « le modèle est en général utilisé ...sur des périodes de pointe seulement... que souvent les axes collecteurs et locaux sont ignorés », « le modèle est plus ou moins précis...à certaines heures de la journée », « il est important de valider ces données... et de s'assurer que les points de mesures sonores sont représentatifs du milieu », ... Ainsi, des mesures sonores additionnelles devraient être prises, les niveaux de bruit devraient être ramenés au critère Leq 24h de 55 dB(A), le trafic de camions devrait être interdit ou limité à la période diurne, des niveaux de bruit seraient à respecter en phase de construction et il est fait référence aux valeurs de l'OMS.

4.2 Consultation publique du BAPE

Dans le cadre de l'audience publique, plus de 40 mémoires ont été présentés par les associations et citoyens et près de 150 documents ont été déposés par les divers intervenants. On retrouve la liste de ces documents à l'annexe 1.

Le rapport du BAPE fait plus d'une soixantaine d'observations, opinions, remarques et recommandations concernant ce projet. La conclusion est élaborée en 24 points qui traitent des principaux éléments du dossier, à savoir : la justification du projet, l'historique du dossier, le projet dans le secteur urbain, le projet dans le secteur du parc et la suite du dossier. Cette conclusion est ainsi reproduite à l'annexe 2.

On y mentionne entre autres que des études additionnelles seraient nécessaires pour compléter le dossier, notamment en ce qui concerne le bruit, l'insertion dans le quartier, les inventaires écologiques dans le parc de la Gatineau et la détermination d'un tracé de moindre impact. Le gabarit de la route serait aussi à revoir, la vitesse devrait être réduite, le transport lourd serait à exclure, les carrefours giratoires devraient être implantés progressivement, etc.

En bref, tel que mentionné précédemment, le rapport du BAPE conclut qu'un lien routier est justifié mais que le projet soit plus modeste et mieux intégré au quartier et que le trafic lourd soit banni du projet. Le tracé dans le parc ne serait pas de moindre impact et il faudrait un tracé plus au nord tout en questionnant la pertinence des bretelles d'accès au parc. Le BAPE recommande aussi que le gouvernement du Québec ne délivre aucune autorisation avant que la décision ne puisse être prise par les deux paliers de gouvernement pour la section dans le parc.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

De façon générale, le présent rapport abonde dans le même sens que celui du BAPE.

Il a été considéré que les éléments présentés par l'initiateur du projet étaient suffisants à certains égards mais que d'autres aspects exigeaient davantage.

Depuis l'audience publique, le MTQ n'a pas fourni beaucoup d'informations additionnelles pour la partie urbanisée, si ce n'est de la reprise des arguments déjà produits et la prise de position du ministre Guy Chevrette contre les propositions d'interdiction du trafic lourd et de modification des carrefours giratoires. Dans un tel cas, le décret pour la partie urbanisée devrait comporter des conditions qui tiendront compte des propositions du BAPE.

Des mesures d'atténuation et des études additionnelles devraient alors être demandées et elles devraient être fournies avant l'autorisation du ministre de l'Environnement en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'Environnement.

En ce qui concerne le parc de la Gatineau, certains inventaires biophysiques additionnels ont été fournis et, comme l'a écrit le ministre Guy Chevrette, il y a eu une révision du tracé et l'application d'un concept de type promenade réduisant la vitesse à 70 km/h.

Le projet est-il justifié ?

Dans l'ensemble, le MTQ rappelle que ce lien majeur est reconnu depuis longtemps. Ce besoin découlerait du fait que les deux axes routiers importants, soit la route 148 (boulevard Taché) et le lien Saint-Raymond/Pink, comporteraient des déficiences importantes et constitueraient des goulots d'étranglement. Des modifications à ces axes seraient difficiles à cause du milieu bâti existant. D'autre part, la problématique entourant la capacité des ponts n'est pas étrangère à la situation d'engorgement.

Pour le secteur Laramée, l'expropriation en 1973 constitue le principal argument de justification. L'incertitude en ce qui concerne le type d'équipement nécessaire pour répondre aux besoins demeure problématique. En 1987, on justifiait une autoroute encaissée à 100 km/h et maintenant, on préconise un boulevard urbain avec carrefours giratoires limitant la vitesse entre 35 km/h et 50 km/h.

Pour le secteur du parc de la Gatineau, la justification de traverser ce territoire est discutable. Plusieurs soulignent que la vocation première du secteur est la conservation tandis que la CCN mentionne son objectif de simplifier l'accès au parc.

La solution est-elle de moindre impact ?

Dans le secteur Laramée, il n'y a pas de variantes de tracé ; le MTQ se limite au tracé exproprié en 1973. En termes de solution, la partie du dossier comportant les études de 1987 présente rapidement une autoroute avec voies encaissées, une autoroute avec voies semi-encaissées et un boulevard urbain en surface; la solution de moindre impact identifiée par le MTQ est alors celle avec voies encaissées. En 1999, le document « Analyse de la valeur » retient un boulevard urbain paysager avec croisements à niveau et en recommandant le bannissement du trafic lourd. Aujourd'hui, on ajoute des carrefours giratoires au boulevard urbain, mais on ajoute aussi le trafic lourd et il n'y a pas de véritable comparaison entre les solutions. Les aspects technico-économiques semblent prépondérants.

Il semble difficile de croire qu'une option avec du trafic lourd serait de moindre impact pour ce secteur.

Pour le secteur du parc de la Gatineau, il y a eu des variantes de tracé. Dans un premier temps, trois (3) variantes ont été étudiées ; les critères technico-économiques avaient une grande importance dans la comparaison alors que toutes traversaient des zones sensibles en terme d'environnement. Le BAPE et certains ministères concluaient qu'un autre tracé plus au nord devrait être évalué.

Un nouveau tracé mitoyen a été évalué mais il touche encore un peu à des zones sensibles, certains ministères considèrent toujours que ses impacts sont inacceptables.

Les impacts sont-ils acceptables ?

Dans le parc de la Gatineau, certaines mesures d'atténuation sont proposées pour minimiser les impacts sur le milieu terrestre, notamment pour des espèces végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et pour certains peuplements forestiers en limitant le déboisement. L'efficacité de certaines de ces mesures demeure incertaine. Pour le milieu aquatique, certaines mesures sont aussi proposées, mais le tracé modifié et retenu par le MTQ touche encore des zones sensibles. Certains ministères ont jugé inacceptables ces impacts. Des mesures additionnelles seraient donc nécessaires.

Dans le secteur Laramée, l'augmentation de la circulation, la présence du trafic lourd, l'influence sur la sécurité des usagers non motorisés, l'effet de coupure de quartier, la modification de l'aspect visuel et l'augmentation du niveau sonore sont parmi les principaux impacts. Les citoyens jugent les impacts inacceptables. Évidemment, les changements sont marquants. La présence du trafic lourd a aussi une influence marquée sur tous les autres aspects. Les infrastructures dont le viaduc d'environ 270 m au-dessus du ruisseau des Fées et les carrefours giratoires ne passent pas inaperçus. L'incertitude concernant l'impact sur le climat sonore et les mesures d'atténuation possibles augmente l'inacceptabilité de la situation.

Doit-on abroger les autres décrets ?

Dans le cadre de la préparation du projet de décret, il s'est présenté une problématique légale à savoir si, dans le présent décret, on doit faire référence aux autres décrets qui ont autorisé une partie du projet et si on doit les abroger par le présent décret.

En effet, il est à rappeler que plusieurs autorisations ont été émises en rapport avec le tronçon en question. Le décret n° 1446-91 du 23 octobre 1991 a déjà autorisé le tronçon entre le chemin de la Montagne et l'autoroute 50 mais avec des voies encaissées pour le secteur Laramée qui n'a pas été construit, tandis que le décret n° 12-95 du 11 janvier 1995 a modifié l'échangeur du chemin de la Montagne prévu aux décrets n°s 857-90 et 1446-91 mais il n'a pas été construit, du moins dans le secteur est. Ces décrets comportaient aussi plusieurs conditions de réalisation. Les ouvrages autorisés par le décret n° 1446-91 n'ont pas été entrepris par le ministre des Transports à l'exception du viaduc de voie ferrée, la décontamination de terrains et la bretelle « C » autorisés par les certificats d'autorisation du ministre de l'Environnement du 18 décembre 1998 et du 10 juin 1999.

Dans ce cadre, le nouveau décret autorise l'échangeur modifié par le décret n° 12-95 et autorise différemment les ouvrages du décret n° 1446-91 à savoir, un nouveau tracé dans le secteur du parc de la Gatineau et une route avec des voies en surface et des carrefours giratoires pour le secteur Laramée.

Après discussion avec la Direction des affaires juridiques, il faut prendre en compte les autres décrets.

EN CONSÉQUENCE, si le gouvernement décide d'autoriser le projet présenté par le MTQ, nous recommandons que ce soit selon les modalités suivantes :

- QUE soit abrogé le décret n° 1446-91 du 23 octobre 1991 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet de construction de l'axe Saint-Laurent / Laramée / McConnell entre le chemin de la Montagne et la jonction de l'autoroute 550 et du boulevard Saint-Laurent à Hull, sauf en ce qui concerne les ouvrages ou travaux déjà entrepris pour lesquels ce décret conserve son effet ;

COMMENTAIRE :

L'article 122.1 de la Loi qui prévoit que le gouvernement peut modifier ou révoquer un certificat qu'il a délivré dans le cas où le titulaire ne s'en est pas prévalu dans un délai d'un an de sa délivrance. Pour le décret 1446-91, le MTQ s'en est prévalu car il y a eu quelques travaux qui ont été autorisés par des CA selon l'article 22 de la Loi. Pour sa part, l'article 122.2 de la Loi prévoit que l'autorité qui a délivré un certificat d'autorisation peut également le modifier ou le révoquer, à la demande de son titulaire; le MTQ avait d'abord fait une demande de modification de décret qui a été considérée comme l'avis de projet du nouveau projet. Pourrait-on utiliser cette lettre pour justifier la demande et abroger le décret 1446-91? Peut-on conclure que la volonté du MTQ de réaliser son projet de route en surface équivaut à une demande d'abroger le décret 1446-91? Compte tenu des circonstances, il a été conclu qu'une demande spécifique du MTQ était nécessaire pour abroger le décret 1446-91 en partie tout en conservant son effet pour les travaux déjà entrepris.

- QUE soit abrogé le décret n° 12-95 du 11 janvier 1995 concernant la modification des décrets n°s 857-90 et 1446-91 relatifs au projet de construction de l'axe Saint-Laurent / Laramée / McConnell à Aylmer et Hull, en ce qu'il modifie le décret n° 1446-91 du 23 octobre 1991.

COMMENTAIRE :

Pour le décret 12-95, il semblait possible de l'abroger en vertu de l'article 122.1 de la Loi vu que la partie de l'échangeur dans le parc n'était pas construit. Toutefois, il a été constaté que le titulaire s'en est prévalu pour la section à l'ouest. Il faut alors utiliser aussi l'article 122.2 de la Loi et demander au MTQ de formuler une demande pour abroger le décret 12-95 mais uniquement pour la partie concernée par le décret 1446-91.

- QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports relativement au projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne sur le territoire de la ville de Hull, aux conditions suivantes :

CONDITION 1 :

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, la construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation environnementale de site, Phases I et II, Boulevard St-Laurent-Laramée, Hull, Secteur de DeMontigny au Lac des Fées, Rapport final*, par Les Laboratoires Gatineau inc., juin 1998 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de caractérisation des sols et du roc, Boulevard Saint-Laurent-Laramée, Hull, Secteur de DeMontigny au Lac des Fées, Rapport final*, par Les Laboratoires Gatineau inc., juin 1998 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell-Laramée, Rapport d'étude, version finale*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. et Roche Deluc, mai 1999 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Direction de l'Outaouais (1999), *Analyse de la valeur, Axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, Tronçon Saint-Laurent–de la Montagne, Rapport final*, juin 1999 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée, Contrat N° 6600-72-GA01, Étude de faisabilité de carrefours giratoires, Rapport final*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 15 juin 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, Rapport d'évaluation environnementale*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., 20 juin 2000 ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée, Rapport sur la consultation publique*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., juin 2000 ;
- ...
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Addenda*, par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., novembre 2001.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

COMMENTAIRE :

La réalisation des modalités et mesures d'atténuation, tel que prévue, est importante pour minimiser les impacts du projet. Comme plusieurs documents ont été produits depuis le début et pendant ou après l'audience publique, il s'agit de nommer les documents pertinents.

CONDITION 2 :

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de réduire le niveau de bruit à 55 dB(A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB(A), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels. Pour ce faire, le ministre des Transports devra compléter l'étude du climat sonore déjà transmise au ministère de l'Environnement. La nature et les caractéristiques des mesures d'atténuation (murs, types, matériaux, butes, aménagements paysagers) doivent faire l'objet d'une consultation de la population riveraine. Le ministre des Transports doit aussi préparer et réaliser un programme de suivi pour s'assurer, après un an, cinq ans et dix ans de l'ouverture de la route, de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter ces seuils. Ces informations doivent être déposées au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les rapports de suivi devront être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard, trois mois après chaque série de mesures ;

COMMENTAIRE :

Les informations dans les études du MTQ ne permettent pas d'accepter comme tel le projet ; plusieurs incertitudes demeurent notamment en ce qui concerne le milieu ambiant actuel et futur ainsi que les mesures d'atténuation nécessaires. Les critères de la Politique sur le bruit routier du MTQ n'ont pas eu notre approbation ni celle de la population. Le niveau de bruit de 55 dB(A) L_{eq} (24 h) est un seuil utilisé pour les secteurs résidentiels et le seul qui a été reconnu par le ministère des Transports comme le seuil maximum acceptable. D'autres normes sont aussi reconnues mondialement, tel que mentionné par le MSSS et le BAPE, l'OMS identifie le niveau 55 dB(A) L_{eq} (16 h) comme étant une gêne sérieuse durant la journée et le niveau 45 dB(A) L_{eq} (8 h) comme étant gênant pour la nuit. Il s'agit donc d'un compromis. D'introduire la notion d'un niveau de bruit ambiant actuel, s'il est plus élevé que 55 dB(A) L_{eq} (24 h), est donc un compromis très important fait à cause de la situation d'incertitude dans laquelle se retrouve le dossier ; à la limite ça signifie que le MTQ n'a pas à s'efforcer de régler un problème de bruit même si c'est possible de le faire. Pour se faire, il faut aussi que l'étude du climat sonore soit complétée pour être représentative et précise. Le BAPE demandait une certaine participation du public à ce sujet ; il est proposé que les caractéristiques des écrans anti-bruit leur soient soumis. Vu les incertitudes à ce propos un programme de suivi est demandé, ce qui comprend la production de rapports à fournir.

CONDITION 3 :

Le ministre des Transports doit élaborer un programme de suivi établissant les niveaux sonores à respecter, pendant les travaux de construction, dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Ce programme doit inclure les mesures d'atténuation à mettre en place et devra être présenté au ministre de l'Environnement dans les six mois à partir de la date du présent décret pour approbation ;

COMMENTAIRE :

Il y a peu d'informations concernant les impacts de travaux de construction et les mesures d'atténuation qui s'y appliquent. Il y a donc lieu d'encadrer davantage ces travaux d'autant plus qu'ils se situent en plein centre urbain composé de secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. De plus, le quartier est occupé par plusieurs personnes âgées qui demeurent à la maison pendant la journée. Un programme de suivi comprenant l'établissement des niveaux sonores à respecter s'avère être un minimum à demander.

CONDITION 4 :

Le ministre des Transports doit s'assurer que les voies piétonnières situées de chaque côté de l'axe Laramée soient ouvertes à longueur d'année ;

COMMENTAIRE :

C'est là une recommandation du BAPE que nous reprenons aussi. Il y a lieu de s'assurer de cette situation car l'infrastructure routière aura un impact important sur la circulation des piétons.

CONDITION 5 :

Le ministère des Transports doit maximiser le temps de traversée aux feux de piétons et préparer et réaliser un programme de suivi visant à déterminer l'efficacité et le nombre suffisant des traversées et des feux de circulation pour piétons. Ce programme doit être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

COMMENTAIRE :

Les citoyens ont fait valoir que le temps de traversé proposé était trop court surtout pour les enfants et les personnes âgées ou handicapées. On semblait aussi avoir sous-estimé l'achalandage d'où le questionnement sur le nombre de traversées. Le BAPE préconisait aussi que toutes les traversées soient munies de feux de circulation et qu'une étude sur le nombre de traversée de piétons soit entreprise pour améliorer leur sécurité et les échanges de quartier ; le MTQ n'est pas d'accord avec ces constatations. Il y a donc lieu de demander un suivi de la situation.

CONDITION 6 :

Le ministre des Transports doit revoir la conception de la piste multifonctionnelle prévue du côté nord du boulevard McConnell-Laramée afin de séparer les piétons des patineurs et des cyclistes ;

COMMENTAIRE :

Il s'agit d'une autre revendication des citoyens et constatation du BAPE. Le MTQ a mentionné dans ses commentaires que c'était possible mais il n'y a pas eu d'engagements de sa part.

CONDITION 7 :

Le ministre des Transports doit porter une attention particulière à l'architecture du viaduc traversant le ruisseau des Fées et que celle-ci fasse l'objet d'une consultation auprès de la population intéressée ;

COMMENTAIRE :

Pour traverser le ruisseau des Fées une structure d'environ 270 m de longueur est nécessaire car elle doit aussi passer au-dessus de la promenade du Lac des Fées. Dans le cadre de l'analyse des impacts visuels, l'ampleur de cet ouvrage a été remarqué. Le BAPE a aussi proposé qu'un concours d'art soit organisé à cette fin.

CONDITION 8 :

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement, des rapports de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées. Ces rapports doivent être déposés annuellement et le dernier doit l'être au plus tard six mois après la fin des travaux de construction ;

COMMENTAIRE :

La réalisation des modalités et mesures d'atténuation, tel que prévue, est importante pour minimiser les impacts du projet. Il est donc nécessaire que la surveillance se fasse et de pouvoir obtenir les rapports régulièrement afin de connaître de quelle façon les travaux se sont déroulés et pour faire des corrections, s'il y a lieu.

CONDITION 9 :

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi de deux ans portant sur l'aménagement paysager (remise en végétation, ensemencement de graminées, plantation ou autres) et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Ce programme doit être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. De plus, le ministre des Transports doit soumettre au ministre de l'Environnement un rapport final sur l'état des lieux, au plus tard six mois après la fin du suivi ;

COMMENTAIRE :

L'aménagement paysager est une des mesures importantes pour minimiser les impacts du projet. La réalisation des modalités et mesures d'atténuation en question est donc importante de même que l'efficacité de ces mesures ; la réalisation d'un programme de suivi est nécessaire ainsi que la production d'un rapport.

CONDITION 10 :

Dans le parc de la Gatineau, le ministère des Transports doit bonifier le nouveau tracé en évitant le marais à Wolffie et le milieu humide avoisinant. De plus, les eaux de drainage dans ce secteur devront être captées pour éviter de se déverser dans ces zones sensibles et de modifier le régime hydrologique ;

COMMENTAIRE :

Le tracé modifié proposé dans le parc de la Gatineau toucherait encore le marais à Wolffie et le milieu humide avoisinant. La position de ces zones semble imprécise. La FAPAQ et la direction régionale du MENV n'acceptent pas ce tracé et proposent d'éviter ces zones tandis que la direction du patrimoine écologique et du développement durable a certaines appréhensions et assume que l'impact sur ces zones soit négligeable.

CONDITION 11 :

Lors des travaux de construction dans le parc de la Gatineau, les méthodes de construction choisies ne doivent pas empiéter en dehors de l'emprise de la route ;

COMMENTAIRE :

Les méthodes de construction et même les détails des travaux de construction ne sont pas vraiment identifiés. Il demeure certaines imprécisions. Vu les zones sensibles ou d'intérêt dans le parc de la Gatineau et leur fragilité, il y a lieu d'être prudent et d'exiger ces restrictions.

CONDITION 12 :

Le ministre des Transports doit préparer et réaliser un programme de suivi s'étendant sur 5 ans et visant à évaluer l'efficacité et la sécurité des carrefours giratoires. Ce programme doit être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

COMMENTAIRE :

Il y a eu une multitude de questions entourant l'utilisation des carrefours giratoires. Les réponses fournies par le MTQ n'ont pas satisfait la majorité des

intervenants. Le BAPE se questionnait aussi à ce sujet. Un programme de suivi apparaît nécessaire.

CONDITION 13 :

Le ministre des Transports doit entreprendre les mesures d'atténuation proposées en ce qui concerne les plantes menacées ou vulnérables et envisager une certaine compensation pour l'empiètement dans les zones d'intérêt. Un programme de suivi doit aussi être préparé et réalisé à cette fin ;

COMMENTAIRE :

Le MTQ a proposé certaines mesures d'atténuation dont l'efficacité est incertaine, il y a donc lieu de réaliser aussi un programme de suivi.

CONDITION 14 :

Les divers programmes de suivi doivent faire l'objet de rapports annuels à être présentés au ministre de l'Environnement ;

COMMENTAIRE :

Les travaux devraient se dérouler sur plusieurs années et plusieurs programmes de suivi ont été demandés. Il y a lieu de pouvoir obtenir les rapports régulièrement afin de connaître de quelle façon se sont déroulés les travaux et pour faire des corrections, s'il y a lieu.

Original signé par :

Michel-L. Mailhot
Chargé de projet

Jacques Alain
Analyste

Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

ANNEXE 1

DOCUMENTS DÉPOSÉS AU BAPE

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet et annexes*, 29 septembre 2000, 4 pages.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, septembre 2000, 27 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, 20 juin 2000, pagination diverse et cartes.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Résumé de l'étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, 15 décembre 2000, pagination diverse et cartes.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires*, 1^{er} novembre 2000, 6 pages.
- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement du Québec*, 30 novembre 2000, pagination diverse et cartes.
- PR5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses à la 2^e série de questions*, mars 2001, 12 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 7 août au 28 novembre 2000, pagination diverse.
- PR6.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact, deuxième série*, du 7 août 2000 au 21 février 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 17 janvier 2001, 5 pages.
- PR7.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Précisions sur l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 16 février 2001, 6 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de l'habitat du poisson*, 15 septembre 2000, 14 pages et annexes.
- PR8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de l'habitat du poisson, rapport préliminaire*, 8 septembre 2000, 14 pages et annexes.
- PR8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude des impacts sur l'avifaune*, 20 juillet 2000, 26 pages et annexes.
- PR8.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport sur la consultation publique*, 15 juin 2000, pagination diverse et cartes.
- PR8.3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ajout des pages manquantes (4 à 10) du Rapport sur la consultation publique*, 15 juin 2000, 7 pages.

- PR8.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de faisabilité de carrefours giratoires, rapport final*, 15 juin 2000, 61 pages et annexes.
- PR8.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse de la valeur, sommaire administratif*, juin 1999, 53 pages.
- PR8.6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell-Laramée, rapport d'étude, version finale*, mai 1999, 63 pages et annexes.
- PR8.7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de caractérisation des sols et du roc, rapport final*, juin 1998, 16 pages et annexes.
- PR8.8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation environnementale de site phases I et II, rapport final*, juin 1998, pagination diverse et cartes.
- PR8.9** GROUPE-CONSEIL ROCHE (1987). *Étude d'impact sur l'environnement, axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, rapport principal*, décembre 1987, 238 pages et annexes.
- PR8.10** GROUPE-CONSEIL ROCHE (1987). *Étude d'impact sur l'environnement, axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell, dossier cartographique*, décembre 1987, pagination diverse et cartes.
- PR8.11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet d'axe routier McConnell-Laramée*, non daté, 1 page.

Correspondance

- CR1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Lettre mandat rendant publique l'étude d'impact à compter du 6 février 2001*, 26 janvier 2001, 3 pages.
- CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Nomination des membres de la commission*, 26 février 2001, 3 pages.
- CR3** *Requêtes d'audience publique adressées au ministre de l'Environnement*, du 8 juin 2000 au 14 mars 2001, 10 requêtes.
- CR4** Ne s'applique pas.
- CR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Lettre demandant au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique à compter du 12 mars 2001*, 20 février 2001, 1 page.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011*, 1996, 140 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 1994, 12 pages.
- DA3** ROCHE-DELUC. *Estimation de la demande sur l'axe McConnell-Laramée, rapport final*, étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec, 3 mai 1996, 37 pages et annexes.
- DA4** DELUC. *Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun, rapport final*, étude réalisée pour la Société de transport de l'Outaouais, la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Commission de la capitale nationale et le ministère des Transports, novembre 1994, 65 pages.

- DA5** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Extrait du cahier des charges et devis généraux*, édition 1997, p. 7-7 à 7-11.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents de la présentation du promoteur à la séance du 19 mars 2001, en soirée, à Hull*, 25 pages.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Profil dans le secteur du parc de la Gatineau, axe McConnell-Laramée – tracé n° 1*, non daté, 1 figure.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Répartition du camionnage entre les boulevards Saint-Raymond et McConnell-Laramée, note technique*, 2 juin 2000, 14 pages.
- DA10** VILLE DE HULL. *Comptages manuels du volume de cyclistes aux intersections Laramée–Saint-Joseph, Demontigny-Laramée, Labelle-Laramée et Davis-Laramée, effectués les 16 et 17 juin 1999*, 30 août 1999, 4 pages.
- DA11** TRAFIC AND TEMS. *Transportation Demand Management for Interprovincial Travel in the National Capital Region, Study Report*, 1996, pagination diverse.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe Saint-Laurent–Laramée–McConnell. Esquisse du concept, vue aérienne du secteur urbain*, présentée à la séance du 21 mars 2000, en soirée, à Hull, 1 figure.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe Saint-Laurent–Laramée–McConnell. Esquisse du concept à l'intersection du boulevard Saint-Joseph*, présentée à la séance du 21 mars 2001, en soirée, à Hull, 1 figure.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe Saint-Laurent–Laramée–McConnell. Esquisse du concept à l'intersection de la rue Montcalm*, présentée à la séance du 21 mars 2001, en soirée, à Hull, 1 figure.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte du réseau routier de camionnage, Direction de l'Outaouais*, non daté, 1 carte.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Estimation préparatoire des coûts de construction, du chemin de la Montagne au viaduc ferroviaire*, 22 mars 2001, 1 page.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Superficie des groupements végétaux touchés par les bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau*, non daté, 1 page.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET AUTRES. *Le ministre des Transports précise ses intentions pour les projets majeurs de l'Outaouais*, communiqué émis le 17 juin 1999, 2 pages.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Règlement sur le transport des matières dangereuses*, décret 674-88, 4 mai 1988, 4 pages.
- DA21** UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense, revue et analyse de la littérature, rapport final*, octobre 1997, 155 pages.
- DA22** ENVIROMET INTERNATIONAL INC. *Modélisation de la dispersion atmosphérique des polluants rejetés par le projet Saint-Laurent–Laramée–McConnell (Hull)*, rapport soumis à Beauchemin-Beaton-Lapointe, 25 mai 2000, 49 pages et annexe.

- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la demande de la commission en première partie de l'audience publique concernant les statistiques des incidents survenus dans les tunnels pour piétons dans les villes de Pointe-Claire et de Dorval*, 28 mars 2001, 5 pages.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Photo aérienne du carrefour giratoire de Lucerne en Suisse*, non daté, 1 page.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée, profil de la route dans le secteur du parc de la Gatineau, options 1, 2 et 3*, non daté, 3 figures.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Voies de service de l'axe Saint-Laurent-Laramée du boulevard Saint-Laurent au boulevard Saint-Joseph, étude d'impact sonore*, octobre 1998, 8 pages et annexes.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des pins blancs ayant un diamètre de plus de 50 cm dans le secteur du tracé de l'axe McConnell-Laramée*, 10 mai 2001, 1 page et annexes.

Par les ministères et les organismes

- DB1** TRANSPORTS CANADA. *Énoncé des lacunes concernant le rapport d'évaluation environnementale (juin 2000) du projet de construction de l'axe McConnell-Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne*, 28 février 2001, 15 pages et annexes, et *lettre de transmission de M. Regent Dickey*, 5 mars 2001, 2 pages.
- DB2** COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Lettre de transmission et résolution d'appui au projet de construction de l'axe McConnell-Laramée n° 2001-105*, 6 mars 2001, 1 page et annexe.
- DB3** AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. *Le processus canadien d'évaluation environnementale, guide du citoyen*, 1994, 35 pages.
- DB4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Axe McConnell-Laramée. Inventaire de la flore à statut précaire dans le parc de la Gatineau, rapport final*, juin 2000, 8 pages et annexes.
- DB5** JEAN-MARIE SÉGUIN. *Rapport du comité de travail sur le tronçon Laramée de l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell à Hull*, 20 février 1991, 12 pages et annexes.
- DB5.1** JEAN-MARIE SÉGUIN. *Comptes rendus des réunions du comité de travail sur le tronçon Laramée de l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell à Hull*, complément au rapport final, 20 février 1991, pagination diverse.
- DB6** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Une capitale pour les prochaines générations. Vision d'avenir pour le cœur de la région de la capitale du Canada*, non daté, 48 pages.
- DB7** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Concept du cœur de la capitale du Canada, document de synthèse*, non daté, 24 pages.
- DB8** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan directeur du parc de la Gatineau*, mars 1990, 137 pages.
- DB9** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan de la capitale du Canada*, 1999, 86 pages et annexes.

- DB9.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan de la capitale du Canada, sommaire*, 1999, 18 pages.
- DB10** AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE. *Guide des autorités responsables*, non daté, pagination diverse.
- DB11** CONSOR INC. *Précaractérisation et évaluation environnementale du stationnement de l'amphithéâtre du lac des Fées*, étude présentée à la Commission de la capitale nationale, janvier 1994, 22 pages et annexe.
- DB12** ROCHE-DELUC. *Étude d'impact sur la circulation de l'échangeur proposé entre la promenade de la Gatineau et le boulevard McConnell-Laramée*, rapport d'étude réalisé pour la Commission de la capitale nationale, 7 août 2000, 36 pages et annexe.
- DB13** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Loi sur la capitale nationale*, L.R., N-4, à jour jusqu'au 30 avril 2000, 14 pages.
- DB14** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Les approbations fédérales d'utilisation du sol et de design*, 1999, 15 pages.
- DB15** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *L'évaluation environnementale : pour prendre de bonnes décisions*, 1997, 19 pages.
- DB16** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Concept du cœur de la capitale du Canada*, avril 2000, 38 pages.
- DB17** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Concept du cœur de la capitale du Canada. Évaluation environnementale stratégique*, avril 2000, 25 pages.
- DB18** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Planifier la région de la capitale du Canada*, 1999, 23 pages.
- DB19** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Les aires protégées au Québec : une garantie pour l'avenir*, extrait Internet sur la structure organisationnelle et les groupes de travail, 29 novembre 2000, 9 pages.
- DB20** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Les aires protégées au Québec : une garantie pour l'avenir*, extrait Internet sur les orientations gouvernementales, 21 mars 2001, 4 pages.
- DB21** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Les aires protégées au Québec : une garantie pour l'avenir*, extrait Internet sur le cadre d'orientation en vue d'une stratégie québécoise, 29 septembre 2000, 11 pages.
- DB22** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Classification internationale des aires protégées*, non daté, 17 pages.
- DB23** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *L'importance écologique des milieux hydrique, humide et riverain, fiche générale A*, extrait Internet du 22 mars 2000, 2 pages.
- DB24** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Les aires protégées au Québec : une garantie pour l'avenir*, 1999, 19 pages.
- DB25** VILLE DE HULL. *Évolution de la circulation à la ligne écran du parc de la Gatineau, heure de pointe de l'après-midi*, 19 mars 2001, 2 pages.
- DB26** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Règlement sur le sanctuaire de chasse du parc de la Gatineau*, Loi sur la conservation de la faune (L.R.Q., c. C-61), p. 137 à 141.

- DB27** COMMISSION SCOLAIRE DES PORTAGES DE L'OUTAOUAIS. *Documents d'appui à la présentation de M. Jocelyn Blondin, président, au regard de la sécurité des piétons, plus particulièrement des écoliers circulant dans le secteur McConnell-Laramée*, séance du 21 mars 2001, en soirée, à Hull, 3 pages et cartes.
- DB28** GOUVERNEMENT DU CANADA. *Stratégie canadienne de la biodiversité. Réponse du Canada à la Convention sur la diversité biologique*, 1995, 84 pages.
- DB29** ENVIRONNEMENT CANADA. *La politique fédérale sur la conservation des terres humides*, 1991, 16 pages.
- DB30** ENVIRONNEMENT CANADA. *La politique fédérale sur la conservation des terres humides. Guide de mise en œuvre à l'intention des gestionnaires des terres fédérales*, 1996, 32 pages.
- DB31** DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE L'OUTAOUAIS. *Mortalité en Outaouais de 1989 à 1993. Nombre de décès, taux standardisés et indices comparatifs*, 18 juillet 1996, 4 pages.
- DB32** INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC. *Projet de politique de sécurité dans les transports : volet routier*, janvier 2001, 53 pages.
- DB33** SANTÉ CANADA. *Objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant quant aux matières particulaires, sommaire partie 1 : rapport d'évaluation scientifique*, non daté, 22 pages.
- DB34** VILLE DE HULL. *Réponse à la question de la commission concernant la situation de la vitesse sur l'artère Saint-Raymond*, 22 mars 2001, 1 page.
- DB35** INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS. *Effet du bruit de la circulation automobile, données psychologiques, physiologiques et économiques*, note d'information n° 28, décembre 1983, pages 87 à 93.
- DB36** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Transparents concernant l'analyse du bruit*, présenté par M. Michel-L. Mailhot à la séance du 21 mars 2001, en après-midi, à Hull, 4 pages.
- DB37** ENVIRONNEMENT CANADA. *Priority Substances List Assessment Report. Respirable Particulate Matter Less Than or Equal to 10 Microns*, mai 2000, 73 pages et annexes.
- DB38** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Décompte des constats d'infraction pour vitesse sur l'axe McConnell-Laramée dans le secteur Aylmer (boulevard des Outaouais)*, pour les années 1998, 1999, 2000 et 2001 jusqu'au 20 mars, 1 page.
- DB39** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Projet de recherche sur le parc de la Gatineau et la ceinture de verdure. Étude d'achalandage sur les sentiers d'hiver du parc de la Gatineau*, avril 2000, 24 pages.
- DB40** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Projet de recherche sur le parc de la Gatineau et la ceinture de verdure. Étude d'achalandage sur la promenade de la Gatineau (saison été)*, décembre 1999, 27 pages.
- DB41** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Cartes de priorités environnementales : références*, mars 1998, 35 pages.
- DB42** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Seuil du parc de Gatineau. Plan sectoriel*, 15 mai 1992, 149 pages.

- DB43** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Plan de zone lac des Fées, rapport final*, avril 1994, 159 pages et annexes.
- DB44** COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAI. *Chapitre 1 du schéma d'aménagement*, non daté, 22 pages.
- DB45** FRANCO MATERAZZI. *Étude d'organisation de l'espace économique de la Communauté urbaine de l'Outaouais*, octobre 1994, 204 pages.
- DB46** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Lettre de M. Douglas H. Fullerton, président de la Commission de la capitale nationale, adressée à M. Oswald Parent, ministre d'État aux Affaires intergouvernementales, concernant le réseau routier de la région de l'Outaouais*, 9 novembre 1970, 3 pages.
- DB47** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAI. *La mobilité des personnes dans la région de l'Outaouais. Sommaire des résultats de l'enquête origine-destination 1995, 1998*, 145 pages.
- DB48** VILLE DE HULL. *Rapport concernant la nouvelle route n° 8 dans l'axe Laramée*, 1^{er} mai 1974, 16 pages et cartes.
- DB49** VILLE DE HULL. *Programme de revitalisation du boulevard Saint-Joseph, rapport final*, mai 1996, 117 pages et annexes.
- DB50** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAI. *Faits saillants 1995-2000 qui témoignent des résultats et de l'implication de la STO dans l'Outaouais*, 24 avril 2001, 5 pages.
- DB51** RICHARD A. RETTING ET AL. « Crash and Injury Reduction Following Installation of Roundabouts in the United States », *American Journal of Public Health*, vol. 91, n° 4, avril 2001, p. 628 à 631.
- DB52** VILLE DE HULL. « Affectation du sol », *Règlement n° 2200*, en vigueur le 2 novembre 1990, 1 carte.
- DB53** VILLE DE HULL. *Secteurs de dénombrement 2-Tétréau et 3-Wrightville*, non paginé.
- DB54** VILLE DE HULL. *Plan d'urbanisme (règlement n° 2200)*, en vigueur le 2 novembre 1990, 186 pages et annexe.
- DB55** BIBIANE LÉPINE. *La sécurité urbaine des femmes hulloises : rapport de recommandations*, étude réalisée pour la Ville de Hull, 1994, p. 29-32.
- DB56** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Réponse à une question de la commission concernant le statut légal du parc de la Gatineau*, 18 mai 2001, 1 page.
- DB57** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Nouvelles limites du parc de la Gatineau, plan d'ensemble*, 17 juillet 1997, 1 carte.
- DB58** MARTHE VAILLANCOURT. *Rapport évaluation-sécurité – Ville de Jonquière*, déposé par la Ville de Hull, avril 1995, p. 12 à 48.
- DB59** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Rapport préliminaire concernant la définition des promenades urbaines pour le futur tronçon du projet de l'axe McConnell-Laramée traversant le parc de la Gatineau*, 30 mai 2001, 4 pages.
- DB60** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. *Options d'aménagement du carrefour McConnell-Laramée-promenade de la Gatineau*, mai 2001, 17 pages et annexe.

- DB61** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions de la commission concernant les modalités de rétrocession d'une route*, 8 juin 2001, 2 pages.

Par le public

- DC1** DIANE THIBAUDEAU. *Carte non officielle des sentiers pédestres et de ski de fond utilisés depuis environ 1970 dans le parc de la Gatineau*, non daté, 1 page.
- DC2** PATRICE MARTIN. *Articles parus dans Le Droit et commentés par M. Patrice Martin, concernant la situation des piétons à Hull*, 28 et 30 novembre 2000, 2 pages.
- DC3** UMA ENGINEERING LTD. *ET AL. King Edward Avenue Community Improvement Plan, Existing Conditions Report*, 10 février 1993, 88 pages.
- DC4** DOMINIQUE CHARRON. *Transmission d'un avis juridique de M^e Yves Corriveau du 4 avril 2001 concernant les obligations légales du ministère des Transports advenant un élargissement futur du boulevard Laramée après sa construction*, 12 avril 2001, 3 pages.
- DC5** NORMAND PARISIEN. « Le projet McConnell-Laramée entre Hull et Aylmer fait des vagues », *Info 2000*, vol. 12, n^o 1, déposé M. Harry Gow, de Transport 2000, à la séance du 25 avril 2001, en soirée, à Hull, 2 pages.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Transports concernant la justification des bretelles d'accès prévues à la promenade de la Gatineau*, 30 mars 2001, 1 page.
- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question de la commission*, avril 2001, 2 pages.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande au ministère des Transports de complément d'information à l'étude sur le climat sonore effectuée pour le projet de construction de l'axe McConnell-Laramée*, 30 mars 2000, 4 pages.
- DQ2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la demande de la commission*, avril 2001, 26 pages et annexe.
- DQ2.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Addenda à la figure 2 de la réponse DQ2.1*, 15 mai 2001, 2 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires à la première partie de l'audience publique, adressées au ministère des Transports*, 12 avril 2001, 3 pages.
- DQ3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions complémentaires de la commission n^{os} 2, 3 et 5*, 19 avril 2001, 5 pages.
- DQ3.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions complémentaires de la commission n^{os} 4, 10 et 11*, 19 avril 2001, 1 page.
- DQ3.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions complémentaires de la commission, n^{os} 1, 6, 7, 8, 9, 12 et 13*, 20 avril 2001, 8 pages.
- DQ3.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses à la question complémentaire de la commission n^o 14*, 24 avril 2001, 4 pages et figures.

- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais concernant les impacts possibles du projet sur la santé pulmonaire*, 12 avril 2001, 1 page.
- DQ4.1** RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Réponse à la question de la commission*, 16 avril 2001, 2 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires à la première partie de l'audience publique adressées à la Ville de Hull*, 12 avril 2001, 2 pages.
- DQ5.1** VILLE DE HULL. *Réponses aux questions de la commission*, 19 avril 2001, 1 page.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Transports Canada concernant les données d'augmentation de trafic lourd dans le secteur à l'étude*, 12 avril 2001, 1 page.
- DQ6.1** TRANSPORTS CANADA. *Réponse à la question de la commission*, 25 avril 2001, 3 pages.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à Pêches et Océans Canada concernant leur visite dans le secteur des ruisseaux Moore et des Fées, ainsi que du marais à Woolffia*, 12 avril 2001, 1 page.
- DQ7.1** PÊCHES ET OCÉANS CANADA. *Réponse à la question de la commission*, mai 2000, 3 pages.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à la Ville de Hull portant sur les données de comptage des véhicules et des camions sur la rue Montcalm*, 17 avril 2001, 1 page.
- DQ8.1** VILLE DE HULL. *Réponses à la question de la commission*, 19 avril 2001, pagination diverse.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère de l'Environnement concernant le statut juridique du Parc de la Gatineau*, 18 mai 2001, 1 page.
- DQ9.1** MINISTÈRE DES L'ENVIRONNEMENT. *Réponse à la question de la commission*, 19 juin 2001, 3 pages et annexes.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction de l'axe McConnell-Laramée par le ministère des Transports.*

- DT1** Séance tenue le 19 mars 2001, en soirée, à Hull, 113 pages.
- DT2** Séance tenue le 20 mars 2001, en après-midi, à Hull, 117 pages.
- DT3** Séance tenue le 20 mars 2001, en soirée, à Hull, 126 pages.
- DT4** Séance tenue le 21 mars 2001, en après-midi, à Hull, 123 pages.
- DT5** Séance tenue le 21 mars 2001, en soirée, à Hull, 122 pages.
- DT6** Séance tenue le 22 mars 2001, en après-midi, à Hull, 112 pages.
- DT7** Séance tenue le 22 mars 2001, en soirée, à Hull, 159 pages.

- DT8** Séance tenue le 24 avril 2001, en après-midi, à Hull, 67 pages.
- DT9** Séance tenue le 24 avril 2001, en soirée, à Hull, 68 pages.
- DT10** Séance tenue le 25 avril, en après-midi, à Hull, 63 pages.
- DT11** Séance tenue le 25 avril 2001, en soirée, à Hull, 89 pages.
- DT12** Séance tenue le 26 avril, en après-midi, à Hull, 100 pages.
- DT13** Séance tenue le 26 avril 2001, en soirée, à Hull, 70 pages.

ANNEXE 2

CONCLUSION DU BAPE

Conclusion du BAPE

Au terme de son examen, la commission désire présenter ses conclusions en résumant l'essentiel de sa démarche argumentaire touchant les principaux aspects analysés. Ici, l'accent est mis sur les décisions à prendre.

La justification du projet

1. La commission estime que l'achèvement d'un lien routier dans l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell est justifié d'un point de vue historique et institutionnel, d'autant plus qu'il y a congestion aux heures de pointe.
2. La justification de la solution retenue par le promoteur apparaît toutefois nettement plus fragile. À l'origine et pour beaucoup d'acteurs, le lien proposé est une route de trafic intense, autoroute ou route nationale, à grand débit et à vitesse rapide. Le projet soumis s'y apparente dans la partie traversant le parc de la Gatineau, mais est présenté dans l'axe Saint-Laurent-Laramée comme un boulevard urbain paysager. Ce concept n'est pas clairement défini par le promoteur et il laisse envisager des développements ultérieurs.

La commission pense qu'il faut tirer les conclusions du changement d'orientation du promoteur. Conçue à l'origine dans la partie urbaine comme une voie rapide encaissée à des fins de transit, la nouvelle voie proposée essaie de concilier l'inconciliable : transit et intégration au quartier. La commission estime que c'est dans le sens de l'intégration au quartier qu'il faut poursuivre la démarche, consciente toutefois que la solution finale ne pourra être qu'un compromis.

3. Dans cet esprit, la commission ne recommande pas de refaire l'étude d'impact, mais plutôt de la compléter, notamment en ce qui concerne le bruit, l'insertion dans le quartier, les inventaires écologiques dans le parc de la Gatineau et la détermination d'un tracé de moindre impact. Ce complément d'étude permettra ensuite d'apporter au projet les modifications souhaitables.
4. Le projet comprend deux sections dont la problématique s'avère très différente : une section urbaine, de Saint-Laurent à la promenade du lac des Fées en passant par l'axe Laramée, et une section dans le parc, qui va de la promenade du lac des Fées au chemin de la Montagne. La commission a analysé séparément les deux sections de la route.

L'historique du dossier

5. En 1987, le promoteur envisageait de construire une route de 12 km, depuis Aylmer jusqu'au boulevard Saint-Laurent en passant par l'axe Laramée. Le projet incluait la section allant du chemin de la Montagne au boulevard Saint-Laurent par le moyen d'une autoroute encaissée dans le milieu proprement urbain. Une commission du BAPE chargée d'examiner l'ensemble du projet a vivement contesté cette section de la route et suggéré un boulevard en surface, sans transport lourd et avec aménagements d'espaces verts.
6. En 1990, le gouvernement a autorisé le projet pour la partie allant d'Aylmer au chemin de la Montagne.
7. En 1991, à la suite du rapport Séguin, le gouvernement a rejeté la solution suggérée par le BAPE et retenu l'hypothèse du promoteur. Le projet d'autoroute encaissée dans le secteur Laramée a été autorisé. Mais ce projet n'a pas été réalisé pour des raisons de budget et de résistance sociale.
8. Ayant décidé de modifier son projet, le promoteur a d'abord retenu l'hypothèse d'un boulevard urbain à six voies, dont deux voies réservées, et sans transport lourd. Plusieurs participants, dont le conseiller municipal du quartier, ont affirmé qu'il y avait un consensus social autour de cette hypothèse.
9. Le projet finalement retenu par le promoteur est une route à quatre voies avec carrefours giratoires (Labelle, Demontigny, Saint-Joseph et Montcalm), sans voies réservées au transport en commun et avec transport lourd. La raison de ce changement d'orientation, surtout en ce qui concerne le transport lourd, est attribuable à la flexibilité que procurent les carrefours giratoires : fluidité accrue du trafic, augmentation de la capacité, diminution de l'impact sonore.
10. Le promoteur a présenté son projet au ministère de l'Environnement comme une simple modification au décret déjà obtenu en 1991. Mais le Ministère a considéré que cette demande constituait un nouveau projet qu'il devait ainsi soumettre à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts.
11. La façon de mettre en œuvre la procédure d'évaluation environnementale dans le présent dossier fait cependant l'objet d'un recours devant les tribunaux.

Le projet dans le secteur urbain

12. Le critère déterminant dans la prise de décision quant à la partie urbaine du projet est le bruit. Âprement débattue à l'audience, la question du bruit a fait l'objet de deux critiques : l'une sur la méthode, l'autre sur la politique.

13. En ce qui concerne la méthode, le promoteur n'a pas utilisé la même méthode qu'en 1987 pour le même projet. Cette année-là, les relevés sur le terrain ont directement servi à déterminer le niveau sonore existant.

Pour la présente étude, les relevés sur le terrain ont d'abord servi à calibrer le modèle. C'est ce modèle qui, une fois calibré, a déterminé le niveau sonore existant dans le quartier à partir des données de circulation. La détermination, grâce au même modèle, du niveau sonore après la réalisation du projet permet de définir les mesures d'atténuation du bruit (murs ou buttes antibruit) et, donc, de définir la faisabilité du projet en ce qui concerne les critères du bruit.

Le ministère de l'Environnement s'oppose à la méthode élaborée par le promoteur, suggère de revenir à la méthode antérieure et demande l'établissement du niveau sonore nocturne ainsi que diverses données de niveau sonore (L_{eq}).

Après avoir examiné sommairement les méthodes en cours, la commission estime que celle utilisée par le promoteur est actuellement la plus courante. Tout en reconnaissant le mérite de cette méthode, la commission constate la minceur des relevés terrain, l'importance des marges d'erreur et l'incapacité pour le promoteur de donner des précisions sur des $L_{eq}(1\text{ h})$ (maximum et minimum) et $L_{eq}(\text{nocturne})$. Or, ces informations sont importantes pour une gestion plus fine du bruit.

De plus, le promoteur n'a aucunement intégré les perceptions de la population à l'égard du niveau sonore. En analyse de risque, l'intégration de la perception s'avère maintenant indispensable.

Pour toutes ces raisons, la commission estime que l'étude de l'ambiance sonore actuelle et projetée doit être refaite. Le promoteur doit, entre autres, procéder à des relevés sonores plus précis susceptibles de fournir des $L_{eq}(1\text{ h})$ valides et d'établir avec précision le niveau sonore nocturne (22 h à 6 h). Il est important également qu'il associe le public à certaines étapes de cette étude.

14. L'autre controverse sur le bruit porte sur la politique à mettre en oeuvre. Le ministère de l'Environnement est d'avis que le promoteur doit respecter le décret du 23 octobre 1991 (décret qui autorisait la route dans l'axe Laramée) stipulant que le bruit ne doit pas dépasser le niveau sonore actuel. Le promoteur, pour sa part, entend appliquer plutôt sa politique sur le bruit, publiée en mars 1998, qui utilise le critère de 55 dB(A) $L_{eq}(24\text{ h})$. Cette politique n'a été soumise à aucune discussion publique même si le promoteur a publié des études sur le bruit.

La commission a analysé 26 décrets du gouvernement relatifs à des projets routiers, dans lesquels on retrouve diverses conditions relatives au bruit. Le renvoi au critère de 55 dB(A) $L_{eq}(24\text{ h})$ est fréquent. Si le critère de 55 dB(A) semble assez couramment employé, celui du $L_{eq}(24\text{ h})$ l'est plus rarement. Il est également plus discutable. Une mesure $L_{eq}(24\text{ h})$ reste très globale et ne permet pas une gestion fine pour certaines heures du jour, dont la période nocturne (22 h

à 6 h). Si l'on compare la politique du ministère des Transports aux exigences et recommandations de l'organisation mondiale de la santé (voir chapitre 5), on réalise que cette politique présente peu de souplesse et conduit, à travers le mécanisme d'évaluation proposé, à tolérer des niveaux sonores importants souvent bien au-delà de 55 dB(A) $L_{eq}(24 h)$.

La commission recommande que la politique du ministère des Transports sur le bruit devienne, après examen et consultation des autres ministères, des MRC, des municipalités et des groupes de citoyens, une politique gouvernementale. Il faut bien comprendre qu'un critère de bruit n'est pas simplement un critère technique parmi d'autres, mais qu'il s'agit là d'un enjeu social crucial de tout projet de route.

15. En ce qui concerne les carrefours giratoires, la commission estime qu'ils constituent une option intéressante qui mérite d'être expérimentée progressivement. La commission a toutefois des doutes quant à l'opportunité de la solution retenue par le promoteur dans le projet actuel.

Les carrefours giratoires prévus sont de grande dimension et, de ce fait, moins sécuritaires que des carrefours de type minigiratoire. Il y aurait un grand écart entre le débit des rues transversales et celui de l'axe, ce qui rendrait la traversée de l'axe difficile pour les automobilistes résidant dans le quartier. La présence de feux de circulation pour les piétons et les cyclistes est un élément incongru pour ce type de structure. La faible distance entre les carrefours Saint-Joseph et Montcalm pourrait être problématique. Il n'y a pas nécessité d'implanter les carrefours giratoires dès le début du projet.

La commission est donc d'avis qu'il y a opportunité de prévoir une implantation progressive des carrefours giratoires, en commençant par exemple par celui de Labelle. Cela permettrait un meilleur apprentissage de cette formule nouvelle de chez les gens de la région.

16. Quant au transport lourd, la commission estime qu'il doit être banni du projet. Il l'avait d'ailleurs été lors de l'élaboration du projet à six voies, mais a été réintégré à la suite de la prévision des carrefours giratoires. Or, le camionnage constitue un enjeu social important, sur le plan de la sécurité, du bruit et de la rupture du tissu social entre les secteurs du quartier. De plus, le passage de nombreux camions sur les carrefours giratoires semble poser de nouveaux problèmes de sécurité.
17. L'impact le plus important d'ordre social est la rupture que le projet risque d'engendrer entre le secteur Saint-Jean-Bosco et le secteur Wright. Le secteur Saint-Jean-Bosco risque d'être enclavé et de ne plus disposer des éléments essentiels à son développement. Pour éviter cet impact, il importe de garder au projet une dimension modeste et de prévoir, dès maintenant, diverses mesures pour assurer le développement de Saint-Jean-Bosco.

Le projet dans le secteur du parc

18. Pour la traversée du parc de la Gatineau, le promoteur a étudié trois variantes de tracé en privilégiant la variante 1. La commission constate la forte valeur écologique des groupements forestiers en présence, l'importance des barrages de castors, l'incertitude sur la faisabilité d'un viaduc au-dessus du marais à Wolffie, la nécessité de préserver la prucheraie où niche l'Épervier de Cooper, la présence de douze espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées, la présence possible de la Rainette faux-grillon de l'Ouest dans le secteur du lac des Fées et les habitats du poisson. Pour toutes ces raisons, la commission estime que les tracés 1 et 2 ne sont pas de moindre impact et qu'il faut envisager un tracé du côté nord de l'emprise de la ligne d'Hydro-Québec, le tracé 3 étant un bon point de départ. La restauration de l'ancien dépotoir doit être envisagée. Comme de nouvelles études sont actuellement en cours, la commission estime qu'une conclusion quant à l'acceptabilité environnementale du projet ne doit pas être prononcée tant et aussi longtemps que le promoteur n'aura pas complété les études promises à la satisfaction des ministères et organismes intéressés.
19. Le promoteur propose une vitesse de 90 km/h entre le chemin de la Montagne et la promenade de la Gatineau, puis de 70 km/h entre la promenade de la Gatineau et la promenade du lac des Fées. La commission estime que la vitesse permise ne devrait pas dépasser 70 km/h sur tout le parcours. Le gabarit de la route devrait être révisé en conséquence pour en faire une promenade exceptionnellement à quatre voies. Le transport lourd devrait y être interdit.
20. L'autorisation du projet dans la partie du parc de la Gatineau relève également du gouvernement fédéral et est actuellement soumise à l'examen approfondi. Des études complémentaires sont en cours. Cet examen dépassera dans le temps l'analyse de la présente commission. À cause du lien étroit entre les deux phases d'un même projet (section parc et section urbaine), la commission suggère que le gouvernement du Québec ne délivre aucune autorisation avant que la décision ne puisse également être prise par les deux paliers de gouvernement pour la section dans le parc. C'est la seule façon de garder une certaine cohérence dans le dossier.
21. Il est important que le statut du parc de la Gatineau soit clarifié.
22. Dans l'hypothèse de structures implantées dans le parc (pont, viaduc), l'esthétique des ouvrages d'art et de leur intégration au milieu est importante. La suggestion faite par un participant de faire appel à un concours est digne d'intérêt.

La suite du dossier

23. La volonté délibérée du ministère des Transports et d'autres acteurs institutionnels d'accélérer le présent dossier a eu finalement l'effet contraire. L'insuffisance d'information sur la traversée du parc de la Gatineau oblige à poursuivre l'évaluation environnementale conformément aux procédures établies. Les délais nécessaires en ce cas sont difficiles à préciser.

Dans la partie urbaine, les informations sur les niveaux actuels et projetés de bruit sont lacunaires. Il faut les compléter avant une décision finale. La politique sur le bruit du ministère des Transports devrait être discutée et adoptée d'une façon plus officielle.

Il n'y a pas pertinence de décider sur la portion Laramée avant de statuer sur la portion parc, même si la construction de la première est prévue avant l'autre. L'unité de conception de la route dans le parc et dans la partie urbaine doit être préférée à la hâte de procéder au plus vite.

24. Le projet soumis fait l'objet d'une controverse sociale depuis près de trente ans. Or, le milieu social est très proche d'un consensus sur un boulevard urbain s'il y a une garantie raisonnable qu'on ne cherchera pas à revenir dans dix ans avec un projet d'autoroute déguisé. Ce consensus social reste pourtant fragile parce que la confiance n'existe pas. La pire décision serait de tenter un coup de force, et la meilleure, de compléter simplement les études et de travailler sereinement aux compromis nécessaires.